



ÉTUDES

SUR LA

NAVIGATION TRANSATLANTIQUE

ÉTUDES

SUR LA

NAVIGATION TRANSATLANTIQUE

AU POINT DE VUE

DE L'EUROPE ET EN PARTICULIER DE L'ITALIE

SUIVIES

DE DOCUMENTS RELATIFS

À LA

COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE

DE GÊNES

> . . . . . Spero che il vostro voto favorevole segnerà un nuovo passo nella via che da varii anni battete, via ripiena di difficoltà, circondata di ostacoli, non scevra di pericoli, *ma via che se noi sapremo seguire con energia, con prudenza, con sapienza e con fermezza, condurrà certamente questa generosa Nazione a nobili destini.* — (Le Comte de CAVOUR, au Sénat, 2 juillet 1853.)



TURIN
TYPOGRAPHIE ET STÉRÉOTYPIE DU PROGRÈS
Dirigée par BARERA et AMBROSIO
1853



AVANT-PROPOS

Ce petit écrit est le résultat des investigations faites par l'auteur, avec toute la sollicitude possible et l'assistance qu'il a pu trouver dans ses rapports avec les membres de la Compagnie Transatlantique, à Gênes.

Cependant il est nécessaire d'observer, qu'une telle publication n'a aucun caractère officiel, et que les vues et appréciations qu'elle développe ou indique, ne peuvent engager en rien l'Administration, et qu'elles restent personnelles au soussigné.

Seulement, l'auteur répond de l'exactitude de ses recherches et des documents qu'il donne à l'appui.

Le Mis DE JESSÉ-CHARLEVAL,
Membre correspondant
de la Société de Statistique de Marseille.

CHAPITRE PREMIER

—

Introduction.

Instinct des peuples méditerranéens pour la civilisation. — Action de l'Italie dans l'accomplissement de ce rôle providentiel. — Destinée particulière de Gênes et des États-Sardes à cet égard. — La Péninsule Italique a pu sommeiller, mais elle s'éveillera à des appels qui lui viennent de toutes parts.

Dès l'époque la plus reculée, dont la mémoire des hommes ait conservé le souvenir, le *commerce* et la civilisation se sont développés sur les bords de la Méditerranée. La navigation de cette mer intérieure était des plus favorables aux rapports naturels ou forcés de peuple à peuple.

Grâce à ces conditions, la majeure partie de l'ancien monde a vécu d'une vie commune avec l'Italie, pendant les deux premiers siècles de l'histoire moderne.

Conduits là par des alliances et des guerres, les nations de l'Europe, surtout, ont mêlé leurs goûts, leurs intérêts et leurs rapports politiques ou sociaux, au point de former une *union*, contre laquelle la barbarie ne prévaudra jamais.....

En vain la civilisation voulut reculer, au moment précis où la force de l'esprit sur la matière eut dû nous apparaître dans tout son jour; les flots de la Méditerranée portèrent bientôt des navigateurs hardis, qui s'opposèrent aux progrès des Barbares, sur les côtes de

l'Europe, et allèrent, plus tard, les attaquer sur les rivages de l'Asie et de l'Afrique!

La Ligurie, cette longue côte maritime escarpée et étroite, qui s'étend de la Provence à la Toscane, eut sa métropole saccagée, de fond en comble, à la chute de l'Empire Romain d'Occident.

Mais Gênes put renaître du milieu de ce broyement général de l'Europe, et surgir même comme puissance maritime, en même temps que Venise et Pise.....

Les villes dont s'agit, après avoir écarté le danger des pays qui les avoisinent, vont affronter, depuis l'Espagne jusqu'en Syrie et en Egypte, les Infidèles que toute la Chrétienté redoute, et assurent ainsi, de toutes parts, une libre circulation des passagers et de la marchandise.

Ingulphe, secrétaire de Guillaume-le-Conquérant, raconte que 35 ans avant les Croisades (1064) il a trouvé une Flotte Gênoise à Joppé, et qu'il en a profité pour retourner de son pélerinage à Jérusalem (1). La Méditerranée sollicitait l'action de la vie, aussi bien que l'esprit aventurier des entreprises, au profit de l'Italie...

Venise, Gênes et Pise agissaient d'abord de concert contre les Maures et les Sarrazins, tantôt sur un point, tantôt sur un autre.

Ces guerres furent le prélude des Croisades, de cette époque brillante pour l'Italie, où, devançant encore une fois le Monde dans l'ère nouvelle de la civilisation, elle transportait avec ses flottes les armées chrétiennes en Orient!

Les Croisades n'eurent pas tous les résultats qui en étaient espérés, cependant elles achevèrent de rendre les puissances maritimes de l'Italie maîtresses des besoins, et par conséquent des richesses, de tous les autres peuples encore à demi barbares.

(1) Voyez *An Historical and Critical deduction of the origin of commerce*, 1787.

Les Gênois eurent des Colonies importantes à Constantinople, à Joppé et à Tripoli; leurs priviléges à Tunis sont consignés dans un traité de 1230, conclu avec Pise. Les établissements d'outre-mer, des Vénitiens et des Pisans, n'avaient pas une importance moindre que ceux des Gênois. De là, malheureusement, des rivalités et un désir secret de suprématie; qui n'était au fond que l'expression vague du besoin d'unité italique.

Inutilement Rome chrétienne, qui comprenait la mission civilisatrice que ces Puissances Maritimes lui aidaient à accomplir, voulut toujours les concilier. L'intervention de la Puissance Religieuse arrêta peu les Gènois, qui d'une nature persistante et hardie tout à la fois, finirent par arriver à la suprématie.....

Suprématie inutile au fond pour l'Italie et qui ne doit être qu'une cause de douleurs et de regrets.....

Les Pisans faits prisonniers à la Méloria, virent arriver à Gênes les Vénitiens vaincus à Curzolla, et le grand étendard de la Reine de l'Adriatique appendu à côté des chaînes qui fermaient autrefois l'entrée de l'Arno!

Faudra-t-il noter que parmi les combattants tués à Curzolla, se trouva le fameux Marco Polo, depuis peu de retour de son voyage dans les Indes Orientales, en doublant le Cap de Bonne Espérance? Nous accomplirons ce triste devoir, pour arriver à signaler que les grandes *excursions maritimes* dont profite toute la *civilisation actuelle* sont dues à des Italiens.

Marco Polo contourne l'Afrique pour trouver une ligne plus convenable à la navigation jusque dans l'Inde.

L'immortel gênois Christophe Colomb s'aventure sur l'Océan Atlantique et découvre le *Monde Occidental*, en cherchant, lui aussi, mais d'un mode plus hardi, un passage facile pour les *Indes de l'Est*.....

Les peuples du bassin de la Méditerranée obéissaient à un besoin d'expansion si réel, qu'à diverses fois il sortit du détroit de Gibraltar des marins consommés cherchant des *terres* à l'*Ouest!*

On peut même attribuer avec l'annaliste Cason le refus des Gênois, d'accepter les offres généreuses de Christophe Colomb, à l'émotion qu'ils ressentaient encore du triste sort de Teodosio D'Oria et Agostino Vivaldi, perdus en allant courir dans l'Océan, pour trouver de nouvelles îles.

Christophe Colomb partit de Palos, en Andalousie, en avril 1492.

A son retour, il envoya une relation de son voyage aux Gênois, et même aux Vénitiens, tant était grand son amour pour l'Italie entière, et son désir de la faire profiter de sa découverte.

Ainsi eussent pû être compensées avantageusement les pertes commerciales de la Péninsule italique, à la chûte de l'Empire de Constantinople. Mais le monde entier devait profiter de la découverte de Colomb, tandis que sa patrie n'en a encore rien retiré! — Je me trompe. — Le génie de Colomb a porté le plus grand coup au commerce de sa patrie, en excitant et développant l'esprit d'entreprise parmi les nations, placées sur l'Océan Atlantique, et pour qui ne pouvait pas alors venir de la Méditerranée de compétiteurs sérieux.....

En effet, l'Italie n'avait pas pu se former en Etat confédératif ou unitaire, au moment où les autres parties de l'Europe avaient été assez heureuses pour pouvoir le faire.

Pise ne trouva jamais moyen de réparer ses pertes, et Venise reprenait courage trop difficilement, pour s'aventurer au dehors.

Quant à la petite république de Gênes, elle n'osa et elle ne put se mettre en concurrence avec les Grandes Puissances, qui marchaient à la conquête du Nouveau-Monde, avec des armées permanentes, de plus en plus fortes, avec de gros vaisseaux *pontés*, et avec des Bulles Papales non moins utiles à leurs projets.

Le moment n'était pas même éloigné, où Gênes ne

serait plus assez forte, pour faire entendre sa voix, au milieu de tout ce *nouvel ordre de choses*. — La découverte de Colomb avait changé les conditions commerciales du Globe, en ouvrant de nouvelles sources de richesses aux efforts humains, et en donnant lieu à de *nouvelles lignes de navigation*.

Gênes dut se borner, dès lors, au petit commerce de la Méditerranée et de quelques côtes voisines. Dans ces limites, ses marins accouraient partout où ils pouvaient trouver de la marchandise.

L'achat, la vente, la spéculation sur les transports, et par-dessus tout leur intelligence, leur sévère économie, permirent encore aux Génois de prospérer. — Quelle preuve plus grande peut-on donner du génie, de l'intelligence et de l'infatigable activité du peuple de l'Italie?

Gênes en remontrait, à cette époque, aux Anglais, sous le rapport de la connaissance des vraies théories du commerce, en renonçant à ne pas emporter de la *monnaie d'or et d'argent*, pourvu qu'on l'autorisât à extraire des Royaumes-Unis de la laine, du plomb et de l'étain en paiement de ses marchandises!

Parmi les Génois, les plus riches s'honoraient de *négocier*, et de se livrer à la navigation mercantile. Ces mêmes hommes n'étaient pas inaccessibles aux Beaux Arts, et aux jouissances intellectuelles. Ils avaient, à la chûte de l'Empire de Constantinople, recueilli une bonne part de l'héritage des chefs-d'œuvres de l'antiquité, en donnant, aussi bien que le reste de l'Italie, l'hospitalité aux nobles fugitifs qui arrivaient de l'Orient, chargés de dépôts précieux.

Ces Monuments, ces Palais, ces Temples que vous admirez encore aujourd'hui à Gênes, sont là pour témoigner que la succession ne fut pas prise sans bénéfice d'inventaire, et pour engager les autres peuples à venir, à leur tour, s'initier aux merveilles de la civilisation.....

Mais ce n'est pas sous ce rapport que nous devons étudier ces monuments, ces palais et ces temples! Disons bien haut, que tout cela est venu du *trafic maritime,* et que le sol n'a rien produit.

Le plus souvent même ces créations sont dues à l'épargne, qui ne laissait rien perdre de ce qui avait été une fois acquis, et y ajoutait sans cesse.

Inclinons-nous surtout devant ceux de ces monuments qui ont été construits pour des Institutions de Crédit ou de Charité, Institutions qui, s'entr'aidant réciproquement, correspondaient mieux que dans nul autre pays du monde aux besoins sociaux.....

Soit qu'il fallut rappeler les individus malheureux à la *santé* et à la *richesse,* conserver l'une ou l'autre à ceux qui l'avaient déjà, aussi bien qu'accroître le bien-être de tous, *rien n'avait été négligé!*

Si quelques-unes de ces fondations ne fonctionnent plus comme à l'origine, il ne faudrait pas en accuser l'esprit des Fondateurs, mais celui des Administrations qui n'ont pas su les modifier successivement, en proportion de la différence des temps....

Nous rentrerons dans notre sujet, en observant que c'est par son passé qu'il faut surtout juger l'avenir de l'Italie.

Les vicissitudes mêmes à travers lesquelles Gênes dut arriver, à la fin du dernier siècle, ne sont pas dénuées d'intérêt et d'enseignement: on y voit la difficulté, pour un tout petit État, de faire respecter sa neutralité, à l'occasion de cette pauvre Frégate Française, la *Modeste,* capturée par l'Escadre Anglaise, dans le port même de Gênes, et devant les canons de celle-ci restés inutiles.

L'influence de la Révolution Française avait précipité la chûte de l'ancien gouvernement de Gênes.....

La mer était fermée par les Anglais et l'ennemi interceptait le passage du Piémont et de la Lombardie. La bataille de Marengo, en inaugurant le XIXme siècle,

rendit libre la ville de Gênes (1) et redonna la paix à la contrée, mais non au commerce, qui, privé de sécurité, avait dû fuir.

On assiste en un tel moment à l'agonie de cette Marine, à la fois Militaire et Marchande, qui avait été autrefois si puissante. Comme le *maximum* et les assignats avaient créé la famine, les navigateurs gênois allaient porter des grains et des denrées alimentaires sur les côtes de France. — Les Gênois bravaient les Croisières Ennemies avec autant de profit que de courage; ils étaient admirés et encouragés, mais quelques-uns de leurs navires étaient de temps en temps capturés, et on n'en construisait pas de nouveaux....

Avant la domination française, des armements considérables existaient dans tous les petits ports, situés sur la côte depuis Nice jusqu'à Gênes et depuis Gênes jusqu'à la Spezia, sur les bords du Golfe Ligure. — On comptait à cette époque, dans la marine gênoise, les bâtiments de Villefranche, de Ventimille, de Port-Maurice, d'Albenga, de Loano, de Finale, de Noli, de Savone, de Cogoletto, de Voltri et de Sestri, à l'ouest de la métropole maritime; et à l'est, ceux de Recco, de Rapallo, de Chiavari, de Sestri, d'Eiva, de Levanta, de Lerici et autres.

L'application de la douane française et le système continental achevèrent, pour la marine de Gênes, ce que le système colonial, le système prohibitif, et les actes dits de navigation avaient si bien commencé. — Les *fardeaux* de marchandise qui avant la réunion à la France s'élevaient à 130,826, décroissent successivement à 75,604 et même à 24,524 par année. — Les matelots gênois se trouvaient réduits, à cette époque, à servir

(1) Le sort du port de Gênes se réglera toujours à Alexandrie, aussi les Gênois en 1168 contribuaient-ils à fortifier cette ville, et plus tard signaient-ils une convention pour obliger les habitants d'Alexandrie à vivre en bons voisins avec Gênes.

dans l'armée de terre, ce qui leur était antipatique.....

Il avait été facile de persuader aux masses, que la liberté ne pouvait exister qu'avec l'indépendance. — A la chûte de Napoléon, on espérait donc à Gênes pouvoir reprendre une sorte de nationalité spéciale, en dehors même de la grande famille italienne, ce qui eut été l'isolement; — un isolement plus impossible que jamais, à l'époque actuelle.

La balance des intérêts européens adjoignit l'ancien Gênovésat tout entier à la partie de l'Italie qui lui était la plus voisine. — Gênes eut ainsi à sa disposition les clefs de la citadelle d'Alexandrie, les divers passages par la Suisse et par la France; enfin, cette île de Sardaigne, au sujet de laquelle Pise fut ruinée en pure perte! — En effet, l'île de Sardaigne ne fut enlevée aux Pisans que pour passer aux mains des Espagnols, rivaux bien autrement redoutables.

Les États-Sardes ne sont pas, dit le *Times*, une sorte de remplissage sur la Carte d'Europe, mais *une Puissance,* qui a une raison d'être, et qui pourra résoudre des difficultés que l'on croit insurmontables.

Cet État est assez étendu pour pouvoir exister par lui-même, et pas trop cependant, pour ne pas rester neutre dans les Guerres Européennes!

Plusieurs frontières sont naturelles, importantes même, et les conventions diplomatiques, en les réglants, n'ont point été aveugles. — Tout cela fut dû à l'influence de la Maison de Savoie; cette Maison vraiment italienne, quant au cœur et aux origines.....

Gênes pouvait se souvenir, entre bien d'autres choses, qu'une princesse de la Maison de Savoie était Régente sur le Trône de Constantinople, — lorsque, à la faveur des Empereurs d'Orient, les Gênois avaient les entrepôts les plus importants sur les bords de la mer Noire, et plus spécialement en Crimée (1).

(1) *Lettere Ligustiche* dell'abate Gasparo Luigi ODERIO, pratico

Rappeler, comme nous venons de le faire, l'histoire des vicissitudes de l'Italie, et signaler les causes dont l'influence changea les conditions de ce beau pays, ce n'est pas seulement un acte de justice, mais bien le moyen le plus sûr de répondre à certaines accusations, de prétendue *dégénérescence,* que n'ont pas craint de laisser échapper certaines personnes prévenues, qui confondent les effets avec les causes, et qui n'ont pas vu que tout ce qui a été l'occasion de cette grandeur existe encore et serait facilement remis en œuvre!

Gênes surtout a des avantages naturels que rien ne peut lui enlever. Tous ces avantages sont renforcés par son adjonction au Piémont.—Les deux pays sont utiles l'un à l'autre; et heureux de faire encore partie d'un même tout, ils doivent cheminer ensemble, — l'émulation existant tout au plus, pour abaisser un peu l'individualisme et réveiller le besoin de solidarité et de concours! — Au Piémont l'agriculture et l'industrie; à Gênes le commerce et la marine.

Les conditions physiques sont une belle chose, et Gênes leur doit, plus que toute autre ville de l'Italie, de n'avoir pas péri; mais il faut d'une part que la volonté de l'homme vienne animer ces trésors, et de l'autre que l'humanité soit mise en mesure de vouloir, ou qu'elle en ait la possibilité. Sans cela gardez-vous de faire un crime à la créature humaine de son inutilité, pas plus qu'à la terre qui ne produirait rien sans culture.....

La *valeur* des habitants de l'Italie est toute entière dans cette lutte incessante avec les plus rudes obstacles; Gênes surtout brilla sous ce rapport.

On fit peu pour le progrès de ce côté des Alpes, jusqu'à l'avènement de ce Roi Législateur, auquel il fut donné d'entreprendre de grandes choses.....

genovese. — Bassano, 1792. — Ouvrage sur le commerce des Génois en Orient, composé à la demande de l'impératrice Catherine de Russie.

Mais le temps perdu semble sur le point d'être réparé par un surcroît d'activité : les chemins de fer, les télégraphes électriques et tous les établissements, utiles à l'*avenir*, se multiplient rapidement ; toutes les inspirations du génie collectif trouvent enfin de l'écho.....

Tout ce mouvement ira se résoudre à Gênes, en efforts d'expansion, bien plus réels que ceux qui firent tant de fois franchir aux Gênois le détroit de Gibraltar. — Et les nobles enfants de l'Italie se porteront désormais vers le continent d'Amérique, pour y établir des rapports qui ne devront jamais cesser.

Cet immense mouvement de progrès, commencé par Charles-Albert, il sera donné à son Fils de le seconder et de le conduire à son apogée. — Le roi Victor-Emanuel a l'énergie du caractère et la connaissance des besoins de son temps.....

Dans ce lointain parfaitement constitutionnel, où les objets ont leur véritable couleur, il sait réserver son opinion *sur les hommes* et *sur les choses*. — Ainsi il a bien voulu, en dernier lieu, faire souscrire des actions à la Transatlantique de Gênes, — et permettre en même temps que le premier steamer mis à flot par la Compagnie porte son Nom auguste !....

Mais n'anticipons point ; nous avons, avant de pouvoir apprécier un tel appui moral, à parler de l'obligation où se trouvent les États-Sardes (aussi bien que d'autres États de l'Europe) de modifier les *moyens d'action* de leur marine.

CHAPITRE DEUXIÈME

—

Des changements du mode de Navigation.

L'amélioration des constructions navales est un besoin incessant, et toujours en rapport avec les relations des peuples.—L'emploi de la vapeur à la navigation donne lieu à l'application encore plus rigoureuse de cette loi. — Les bâtiments à roues, ou allant entièrement à la vapeur, sont très-dispendieux. — Nécessité dès lors de créer la navigation mixte. — Avantages de l'hélice pour cet objet. — Détails des procédés moteurs, Belleville, Du Trembley, Erickson et Carosio. — Le procédé Carosio conviendrait à l'Italie, dont le sol ne renferme pas de charbon.

Depuis la découverte de l'Amérique, les constructions navales ont été partout et toujours s'améliorant, personne n'en doute; cependant on ne saurait assez signaler ce qui se passait dans l'Océan Atlantique, à la veille du XVI[e] siècle, afin de le comparer à ce qui s'accomplit aujourd'hui sur ce même Océan.

Christophe Colomb réalisait son mandat céleste avec de faibles bateaux, parmi lesquels deux n'étaient pas même pontés!

De tels navires se trouvaient si peu faits pour braver la nature des vents et des courants du nouvel hémisphère, que l'habile Navigateur gênois, dans les traversées qu'il accomplit, pour établir la possibilité du trajet direct, dût supporter deux naufrages, et rester une fois huit mois dans une île, privé de toute communication avec le reste du monde.

Colomb agissait pourtant au nom de l'Espagne qui, sur mer, avait lutté avantageusement avec Gênes, au temps de l'apogée maritime de celle-ci !

Les frères Jean et Sébastien Cabot, ces intrépides navigateurs vénitiens, qui, un peu plus tard, découvrirent l'Amérique du nord au profit de l'Angleterre, n'avaient pas à leur disposition un matériel naval bien meilleur que celui fourni à Colomb par l'Espagne; les infortunes de leurs navigations le disent assez.

Ce ne devait être que graduellement, que seraient atteints les moyens d'action les plus aptes à faire communiquer les nations à travers les mers les plus vastes, l'émulation faisant, à cet égard, pour chacune d'elles un devoir du progrès.

Ainsi nous voyons les relations avec l'Amérique enrichir d'abord l'Espagne et le Portugal, malgré le luxe et l'insouciance de leurs habitants. Puis, l'économe Hollande qui ne tarde pas à réaliser, pour le Nouveau-Monde, ce que Gênes avait fait autrefois pour le Continent Asiatique, et à former sur les points les plus éloignés de l'Amérique des établissements maritimes qu'elle améliore avec persévérance.

L'Angleterre, plus ferme encore dans ses projets que la Hollande et toujours plus tenace, surtout lorsqu'il s'agit de dominer matériellement, prend peu à peu les plus beaux lots dans le partage des nouvelles colonies, tout en ayant l'air de vouloir se borner à utiliser ce qui était sans profit pour les autres. — Cependant la cupidité l'aveugle, elle veut tirer trop de profit de sa position, elle est injuste envers les États-Unis.....

Quant à la France, qui en fait de civilisation entend avoir partout le pas, lorsque l'Italie renonce à le prendre (1),

(1) L'Italie, encore plus morcelée qu'aujourd'hui et n'ayant, pas même à Gênes, la liberté de ses mouvements jusqu'au-delà de l'Apennin, dut se borner à faire des vœux pour le succès des efforts de la France en faveur des États-Unis.

elle *réalise* peu en Amérique pour son profit particulier, seulement elle y trouve l'occasion d'une lutte glorieuse avec l'Angleterre.....

Les galères avaient fait leur temps, toutes les nations eurent dès lors des vaisseaux plus ou moins gros.

Les escadres françaises, anglaises, pendant leur lutte de plus d'un siècle, furent obligatoirement composées de bâtiments chaque jour plus perfectionnés, quant à la coupe de la carène et à l'économie des *manœuvres et des voiles*.

L'art en était à ce point, lorsque l'Angleterre, consolée de l'indépendance des États-Unis, par des triomphes capables d'en compenser pour elle l'effet, promenait (il n'y a pas encore trente ans) ses vaisseaux en souveraine du Nord au Midi.....

Mais Napoléon allant du Kremlin à l'île de Sainte-Hélène, avait vu de loin naviguer à l'Occident un des premiers pyroscaphes américains! (1).

La vapeur appliquée ainsi à la navigation fut bientôt une force capable de tout faire, en dépit des bâtiments à *voiles*....

Malheureusement on traita d'esprits, pour le moins aventureux, les personnes qui les premières, de ce côté de l'Atlantique, proposaient de faire, de bonne heure, l'emploi d'un mode de navigation aussi avantageux! — On les pria *d'attendre* — peut-être quelque système Erickson de cette époque, — et ce ne fut qu'après s'être laissé devancer par l'Angleterre, qu'on en vint à recourir généralement à la navigation à vapeur.....

Pendant que, dans le reste de l'Europe, on délibère et qu'on assemble des commissions, leur demandant des projets qui ne doivent jamais être exécutés, les amis

(1) On donna d'abord en Europe le nom de Pyroscaphe aux bateaux à vapeur. — Depuis nous est venu des Anglais le mot Paquebot (*Packet-boat*), Paquet-bateau. — Les Américains, plus concis dans leur langage, ont adoptée l'expression *Steam-boat* (Vapeur-bateau).

d'outre-Manche agissent; et quant à eux, ils exécutent en quelques jours ce qu'il nous faut des mois entiers pour entreprendre!

L'Angleterre a su renoncer à temps aux vaisseaux à *voiles*, aux vieux instruments de sa puissance! Le jour n'est pas loin où elle aura sa marine militaire toute composée de navires à *vapeur*. De plus, en cas de guerre, cette nation est déjà assurée de pouvoir trouver, dans sa marine marchande, des bateaux à vapeur d'une marche supérieure, qu'elle mettra à son usage en proportion de ses besoins.....

Si la vapeur fait aujourd'hui la sécurité des États, elle est encore plus l'âme du commerce. Son emploi, sachons-le bien, donne surtout à nos rivaux la supériorité dont ils jouissent!

Le seul port de Chlyde, en Angleterre, de 1846 à 1852, a lancé à la mer 247 navires à vapeur :

En tonnage formant . .	147,604 tonnes
Et en force	38,322 chevaux.

Sur ce nombre, 14 seulement ont la coque en bois. En d'autres termes, les constructions en bois sorties de ce port sont dans la proportion de 6 pour 0[0, et les constructions en fer s'élèvent à 94 pour 0[0 (1).

Ce nombre immense de constructions de bateaux à vapeur ne doit pas nous étonner, car la vapeur appliquée à la navigation a été un progrès bien autrement grand que celui des chemins de fer, relativement aux routes de terre.

Grâce à l'emploi de la vapeur, maintenant les plus vastes étendues d'eau peuvent être sillonnées avec sécu-

(1) Les navires en fer s'établissent à plus bas prix; en outre ils ont relativement plus de durée et plus de capacité intérieure: trois conditions qui permettent d'abaisser le prix du fret et de recourir à une loi d'économie toujours productive.

rité, à jour et à heure fixe, en tous les sens, et *en compagnie de toutes les jouissances et commodités de la vie!* — La mer est devenue, par le seul fait de la vapeur, une voie de circulation permanente et sans entretien, indépendante des vents et des tempêtes.... Cette même mer ne tend plus, comme autrefois, à séparer les continents, elle est au contraire désormais un moyen de communication et de rapprochement entre les pays peu civilisés et ceux qui le sont davantage!

Si l'on pouvait croire à quelque chose de trop hasardé, relativement à la sécurité et au *confort* de cette vie possible au milieu des flots; à l'appui de telles propositions, nous dirions qu'on attend tous les jours, dans la Méditerranée, le yackt (1) à vapeur américain le *North-Star,* appartenant au commodore Vanderbilt, de New-York, qui l'a construit et le fait naviguer pour son seul agrément.

Les proportions de ce bateau sont gigantesques, 2000 tonneaux. — L'équipage seul se compose de près de 100 hommes.

Le commodore Vanderbilt, arrivé de New-York à Southampton le 1er juin dernier, après une traversée de 10 jours, 8 heures et 40 secondes, a visité depuis lors St-Pétersbourg. A son retour de la Baltique, il a touché aux côtes du nord de la France et, en dernier lieu, il partait du Hâvre, à la marée haute, pour visiter l'Italie et le Levant.

Le commodore Vanderbilt est à son bord avec toute sa famille, son état de maison tout entier et la société habituelle d'amis qu'il a en Amérique. — On ne saurait assurément, d'une manière plus agréable, se promener d'un monde dans l'autre.....

Il ne nous appartient pas de faire le calcul de la

(1) Le Yackt est un bateau de promenade, couvert seulement du pavillon de son maître, et armé pour le seul bon plaisir de celui-ci.

dépense que tout cela doit entraîner pour le commodore; seulement il serait intéressant, pour nous, de connaître la consommation de charbon faite pour le moteur.

Car la navigation à vapeur présente, il faut l'avouer, des inconvénients inhérents à sa nature même; le charbon coûte cher, et il est employé en proportion d'autant plus grande, qu'on va à la fois plus loin et plus vite; — la progression directe et ascendante, à cet égard, est désolante.

De plus, pour les grands trajets, les steamers (1) embarquent, tout d'une fois, une énorme quantité de combustible; c'est autant d'envahi sur la place *utile* réservée aux marchandises.

Jusqu'ici, les machines à vapeur à *roues* latérales, les plus généralement appliquées à la navigation, n'ont pas consommé moins de 4 kilogrammes de charbon par force de cheval et par heure.

Or, si l'on admet une machine de la force de 4 ou 500 chevaux, force nécessaire pour les grands navires employés partout, c'est une consommation de deux tonnes de charbon par heure de marche. C'est 48 tonnes d'espace qu'il faut *réserver* à bord, pour chaque jour de navigation, sans compter le grand volume occupé par cette même machine à roues et les énormes chaudières qu'elle exige!

Tant de place perdue à bord pour le chargement, tant de dépense de charbon, et, plus encore, la conscience de l'emploi inutile d'une force coûteuse, par certains moments de vent favorable qu'on eût pû utiliser, ont conduit bientôt à regretter d'aller toujours avec la seule vapeur, ou avec des voiles incomplètes.....

Dès ce moment, la navigation *mixte* était inventée

(1) L'expression *Steamer*, en anglais (vapeur-mer), pour les bateaux à vapeur de la grande navigation, est généralement adoptée.

par un de ces esprits positifs qui ne veulent du progrès que la part justement applicable ou économique. — Et la vapeur ne venait plus que suppléer au défaut de vent, ou le vent à l'absence de la vapeur.

On entra avec d'autant plus de facilité dans la voie de cette action combinée, que la machine à *hélice* (1) se trouvait déjà employée, et avait permis de faire disparaître des flancs et de dessus le pont du navire, tout l'appareil des roues et autres qui gênaient l'exercice des voiles et obligeaient à marcher presque toujours avec la seule vapeur.

Jamais plus beau jour, pour le progrès de la navigation à vapeur, que celui où il fut donné de pouvoir faire entrer, dans les calculs du voyage d'un bateau à vapeur, l'emploi de tout souffle de vent, et de *réserver* la vapeur pour franchir des zônes de temps calme ou des assauts de vents contraires.

Le système mixte est un progrès d'autant plus grand, qu'il laisse au bâtiment à vapeur toutes les facilités du bâtiment à voiles, et de plus donne au bâtiment à voiles cette *mobilité* initiale, qui multiplie les forces en assurant tous les mouvements désirables.

Le bâtiment mixte, quoïque chargé de voiles, n'a plus à se faire remorquer, il se *remorque* lui-même, et, à un jour voulu, il lui est donné de ramener au port le simple bateau à vapeur qui aurait sa provision de charbon épuisée ou sa machine cassée! — Quant à lui, par un moyen ou par un autre, il est toujours sûr d'arriver.....

On a calculé que le bateau mixte, comparé au bateau à vapeur à roues, épargne d'abord 1/3 de charbon, par le seul fait que la suppression de la résistance des

(1) Lorsqu'on parle de la navigation à vapeur, on entend par *hélice* le propulseur qui reproduit en tournant la courbe de l'escargot et qui, placé à l'*arrière* du bateau, le porte aussi bien en avant que le vieux système des *roues latérales*, tout en exigeant une machine à vapeur moins forte, et par suite moins de charbon.

appareils latéraux, rend inutile la force même employée jusque là à la vaincre.

Cette proportion même d'économie de charbon augmente à mesure que l'hélice est mécaniquement perfectionnée et donne plus d'effet utile.

Enfin, et c'est là l'origine de la principale cause d'économie de charbon, comme le bateau mixte profite du vent, au moins en moyenne pour une demi part du temps de ses voyages, il présente, par cela seul, sur le bateau allant seulement à vapeur, une épargne de 1/2 de charbon.

Le bateau mixte n'est un peu inférieur au bâtiment à roues que pour la grande vitesse; cette vitesse qui coûte si cher, et n'est pas toujours d'un emploi nécessaire, comme nous le démontrerons en son temps.....

Si à présent nous venons à comparer le bâtiment mixte au classique bâtiment à voiles, sous le rapport de la dépense, il n'a, en plus, que celle du charbon pour les jours de calme, ces jours d'inaction désespérante qui se trouvent ainsi utilisés.

Le mouvement indéfini des bateaux mixtes se prête si bien aux rapports du commerce et à un roulement d'arrivées et de départs périodiques, qu'il en résulte, sur l'ensemble du temps, un emploi utile qui triple le nombre des voyages dans un délai donné et paye largement ainsi le peu de charbon que le simple bâtiment à voiles a le triste privilége de ne pas consommer.....

Nous ne pousserons pas plus loin la comparaison et les éléments de calcul à cet égard, avant d'avoir eu occasion de signaler la nouvelle destinée qui s'ouvre aux bâtiments ordinaires à voiles.....

Pour le moment il nous suffit de faire observer que la supériorité des bâtiments mixtes sur les bâtiments ordinaires à voiles est telle, et l'action combinée sur le même navire de l'ancien mode de naviguer et du nouveau une chose si avantageuse, qu'il se forme partout des *associations* pour profiter de la navigation mixte.

Heureux les ports qui seront en mesure de se mêler à temps à cette concurrence !

Par suite de cet élan vers l'action combinée du vent et de la vapeur, à défaut de constructions navales neuves, qui seraient plus appropriées à la navigation mixte, on voit partout les coques des bâtiments à voiles, remises au chantier et sciées par leur plus grande section transversale, afin d'être allongées de 7 ou 8 mètres au moins, par le recul de leur partie arrière.

Les navires gagnent ainsi un surplus de capacité interne et peuvent recevoir dès lors, sans trop de désordre, au milieu de leur aménagement ordinaire, une machine à vapeur et le combustible pour développer sa puissance.

On ne saurait rien conseiller de semblable à des Compagnies qui n'auraient pas à utiliser un vieux matériel. Celles-ci doivent au contraire accourir dans les chantiers les plus renommés et commander des bâtiments avec coques de fer, d'après les dernières formes, que l'observation présente comme les meilleures (1).

Le fer se prête mieux à reproduire toute espèce de courbe et il la conserve ; avec lui aussi on obtient la dernière limite de la légèreté compatible avec la solidité nécessaire.....

Tout constructeur habile mettra sous vos yeux des plans, dont vous jugerez favorablement sans être marin consommé. Nul, en effet, ne peut être insensible à ses coupes allongées et déprimées à chaque extrémité, tandis qu'au centre se trouve une largeur qui met le navire en état de résister à la pression d'une voilure complète et de seconder l'action du vent lorsqu'il est l'unique moteur.....

(1) Les constructeurs français lutteraient sans désavantage avec les constructeurs anglais, sans le haut prix des tôles, ou fers en feuilles, qui coûtent en France deux fois plus cher qu'en Angleterre, pour le seul profit de quelques maîtres de forges.....

Dans ces plans l'appareil à vapeur sera aussi réduit que possible, et abrité dans la cale, au-dessous du niveau de flottaison.

De tels steamers laissent bien loin derrière eux tout ce qui les a précédés; mais ceux de nous qui vivront dans moins d'un demi siècle, sont destinés à voir bien mieux que les constructions navales de ce jour!

Faudrait-il pour cela ne pas agir et *attendre* dans une sorte de stagnation morale, — dans l'*inertie?* Ce serait refuser notre appui au progrès, qui ne vit lui-même que de concours.

Quoique l'esprit humain ne dise jamais son dernier mot, en fait d'inventions et de perfectionnements, sachons bien qu'on ne parvient jamais à le faire parler mieux et plus vite, qu'en excitant sa sollicitude en faveur de ces applications plus nombreuses qui sont devenues des besoins impérieux.....

Nous n'expliquerons donc pas autrement le progrès et les efforts qui ont lieu en ce moment, aussi bien en Europe qu'en Amérique, pour la recherche de moteurs perfectionnés ou entièrement neufs, qui n'auraient pas les inconvénients de ceux actuellement appliqués!

Comme le charbon est l'objet d'une grande dépense et d'un grand embarras à bord, on voudrait parvenir à l'économiser, et même, si c'était possible, lui donner quelque succédané profitable.

Quant à la possibilité de diminuer la quantité de charbon employée pour la production de la vapeur, beaucoup d'essais ont lieu en ce moment......

M. Belleville, en première ligne, fixe l'attention par ses chaudières tubulaires à serpentins. A l'aide de ce système, qui lui est propre, il crée et perpétue, avec moitié moins de dépense de combustible et un appareil peu volumineux, la vapeur nécessaire à l'alimentation des cylindres.

L'appareil de vaporisation à spirales tubulaires résout de plus le problème de l'instantaneité de la vaporisa-

tion de l'eau, sans ces dangers d'explosion que les roulis et les tangages causent toujours en déplaçant le niveau d'un des côtés de la chaudière. Ainsi, l'eau est retirée par l'inclinaison du navire, et la partie qui devient rouge détermine, au retour du liquide, une vaporisation plus grande, — et puis rupture.....

Grâce au procédé de M. Belleville, plus rien de semblable à craindre. Les essais d'application de cet appareil, faits par le gouvernement français, ont été jugés favorablement sous tous les rapports.

Après le procédé Belleville, nous placerons celui de M. Du Trembley, qui a eu plus de retentissement au dehors, parce qu'il sort davantage des idées connues, et parce qu'il a déjà donné lieu à des essais multipliés. Il ne s'agit plus seulement ici d'avoir réduit la dépense du combustible et le volume de l'appareil; M. Du Trembley vaporise simultanément de l'éther et de l'eau.

Cet ingénieur a fait preuve d'une généreuse initiative, et il est à désirer que le succès justifie ses efforts auprès des hommes positifs.

Le bâtiment qui a fonctionné, dans la Méditerranée, avec le système Du Trembley, a 60 chevaux de force. Il se trouve avoir satisfait, dit-on, à toutes les conditions de vitesse et d'économie qu'on en attendait.

Le charbon pesé, pendant que les deux vapeurs combinées menaient seules le navire, sans le secours du vent, n'aurait présenté qu'une consommation d'un kilogramme de charbon par force de cheval et par heure, ce qui serait 75 pour 0|0 sur les machines à vapeur ordinaires! Quoique le fait ait été avancé par une Commission fort honorable, il est bien difficile à croire; car la vapeur, en ce qui concerne l'eau, ayant toujours besoin du même calorique, on ne saurait se rendre compte mentalement que d'une économie de moitié *au plus* — sur la valeur de laquelle il faudra prendre la dépense de l'éther.....

L'éther coûte peu, 2 fr. 50 le litre, et l'appareil dans lequel il circule en laisse perdre une quantité très-restreinte.

Il ne faudrait pas s'exagérer les dangers de l'emploi de l'éther à bord; ces dangers ne sont pas plus grands que ceux de l'éclairage des villes par le Gaz (hydrogène carbonné).

Au reste, M. Du Trembley aurait les mêmes résultats avec le *chloroforme* et avec le chloride ou sulfure de carbone, qui n'ont pas l'inconvénient de s'enflammer comme l'éther, et qui vaporisent aussi bien à une basse température, et dès lors avec une égale économie — *de charbon.*

Le chloroforme a fait ses preuves comme puissance motrice. On a vu, il y a peu de temps, dans la rade de Lorient, le *Galilée*, pyroscaphe du gouvernement français, ayant sa machine de 120 chevaux mue par le chloroforme *sur-échauffé*, heureusement combiné aussi, dans son action, avec la vapeur d'eau.

On dit qu'en ce moment MM. Gauthier de Lyon font construire à Nantes, pour les voyages de New-York, deux steamers qui seront à moteur du système Du Trembley.

Quant à M. Du Trembley lui-même, monté sur le bâtiment qu'il a déjà fait naviguer dans la Méditerranée, il se rend en Angleterre pour y faire connaître son invention.

Puisse M. Du Trembley passer de là en Amérique et nous donner des nouvelles de l'*Erickson*, qui s'annonce toujours et qui n'arrive jamais! On sait tout ce qui a été dit, de cette invention, par les temporiseurs qui voudraient nous faire vivre de théories. — Il s'agit de l'*air* sur-échauffé, dont on promet des merveilles; mais qui exigerait des appareils d'un volume monstre!

Le 16 juillet dernier, on écrivait de New-York au Hâvre, que l'on pourrait attendre, en septembre, le navire d'essai du système Erickson; *les changements qu'on*

lui faisait éprouver, étant poursuivis avec activité et de manière à être achevés en août.....

Puisse cette réclame être la dernière, et M. Erickson apporter en Europe un vrai concours au progrès de la navigation à vapeur!

De bon compte, trois systèmes dans le champ clos de la vapeur, ou soit du charbon, se disputent la palme de l'amélioration :

Belleville, Du Trembley et Erickson.

A l'égard de ces systèmes, l'idée a passé dans la région des faits, où on peut déjà la juger; mais une invention qui, pour être sous ce rapport moins avancée, ne saurait être moins réelle, est celle de M. Carosio.

Là, plus de charbon, et *affranchissement* pour l'Italie, dont les volcans n'ont pas fait remonter à la surface du sol le charbon, parmi les autres richesses minérales, dont elles l'ont si libéralement fournie....

Le docteur Augustin Carosio de Gênes a trouvé un moteur puissant dans la décomposition électro-magnétique de l'eau. Ce qui a été publié de ce procédé a causé des impressions bien vives à Paris, à New-York, à Londres et à Vienne.

Il s'agit de régler et recueillir la production du mouvement pour arriver à l'appliquer.—A l'instant où nous écrivons, M. Carosio est en Angleterre entouré de tous les éléments d'expérimentation et de succès.

L'ingénieur anglais Siemens, déjà connu par d'autres applications de la puissance électro-magnétique, et par l'opinion qu'il a été appelé à donner sur le système Erickson, assiste le docteur Carosio dans les travaux qu'il accomplit pour assurer l'emploi de sa découverte.

Il sortira assurément quelque chose de bon d'un tel concours, et comme Augustin Carosio est, comme Cristophe Colomb, bien affectionné à sa patrie, elle ne saurait être privée des prémices de sa découverte quant à la navigation...

Si nous continuons à parler toujours de *vapeur* dans nos études sur la navigation (parce qu'elle est à présent l'expression la plus avancée du progrès appliqué), ce ne sera pas que nous cessions un moment de souhaiter que l'invention Carosiò puisse inaugurer à Gênes les lignes transatlantiques de Gênes en Amérique !

Ne serait-il pas beau, en effet, d'aborder une seconde fois le Nouveau-Monde, à l'aide d'un nouvel effort du génie d'un enfant de l'Italie?

C'est bien alors que le sort de ces deux pays se trouverait dépendre l'un de l'autre, et que rien ne saurait rompre de tels liens.....

Afin que cela arrive plus sûrement, il ne faut pas cesser d'agir, et agir même, d'autant plus que l'on espère.

CHAPITRE TROISIÈME

Historique. — Des lignes transatlantiques.

Les chemins de fer ne peuvent se passer du concours des bateaux à vapeur. — Tableau des communications établies à l'aide des bateaux à vapeur. — Les États-Sardes, dans l'intérêt de leur commerce, doivent prendre leur place sur mer. — Négociations pour l'établissement des lignes transatlantiques à Gênes. — Examen des avantages de ces lignes pour le Gouvernement. — Emploi des bateaux ou de leurs équipages en temps de guerre. — Triomphe de la loi en faveur des lignes de Gênes. — Zône navigable de ces lignes et points d'approdement pour les lettres, les voyageurs et la marchandise.

Rien ne plaît à l'esprit comme la vue d'un fort steamer à hélice, portant au large l'élégante voilure d'une goëlette.

L'humanité est là dans toute la grandeur de son action et de sa puissance!

Dès qu'on a fait connaissance avec *ce petit monde*, si libre de ses mouvements au milieu des flots, on ne peut plus le séparer de l'idée des chemins de fer et des télégraphes électriques; des chemins de fer surtout.....

Conçus dans le même but et se complétant l'un l'autre, le steamer et le rail-way ont dû apparaître ensemble. — Le bateau à vapeur s'est présenté tout naturellement..... à ce point où l'onde commence et les voies ferrées finissent. — Il a donné ainsi, par sa présence,

aux chemins de fer la raison d'être et d'arriver sur tel point plutôt que sur un autre.....

Il semble même, pour ainsi dire, à ce dernier égard, que le bateau à vapeur promenant sur la vaste étendue des mers, à la recherche des relations des peuples entre eux, a plutôt marqué la place des voies ferrées, qu'il ne saurait lui-même avoir accepté les faits accomplis de la lourde locomotique, la steam-carriaye des Anglais.

En vérité, on peut projeter des chemins de fer partout, en dépit des accidents de terrain dont il faudra triompher; mais ne saurait être projetée partout une navigation à vapeur utile et viable. — On ouvre à la civilisation des courants factices sur terre, mais non sur la mer!

Toutes les nations l'ont compris, et celles qui se sont trouvées dans des conditions favorables, pour l'une et pour l'autre amélioration, n'ont pas séparé les projets de lignes de navigation de l'idée de l'avenir des lignes de chemin de fer.

L'Angleterre seule a encore exécuté en ce genre quelque chose de complet : et si la terre est couverte par elle de voies ferrées, — par elle aussi des lignes de bateaux à vapeur suivent, sur les mers, toutes les grandes voies des échanges.

L'Angleterre a, depuis 1821, cette petite navigation à vapeur le long des côtes, à laquelle se borne encore la majorité du reste de l'Europe.

Mais la grande navigation a commencé pour elle en 1838! — Les succès de Great-Western (le grand Occidental) sont connus. — Depuis lors des services nouveaux ont été établis journellement. Ils embrassent surtout l'Amérique dans tous les sens, en même temps qu'ils sillonnent le reste du monde.

Le Gouvernement, appréciant le caractère d'intérêt public, inséparable de telles entreprises, les subventionne largement; lui qui est accoutumé à laisser faire tant, aux seuls efforts des particuliers, — et qui n'a pas besoin de provoquer les instincts patriotiques de ceux-ci!...

Les steamers des Compagnies Anglaises sont inscrits au budget de l'État pour une somme de 650,000 *livres;* à raison de 25 fr. l'une, 16,250,000 fr. Moyennant cette dépense, l'Angleterre fait accomplir chaque année, au profit de son commerce, 1,250,000 milles, ou soit 553,000 lieues (de 4 kilomètres chacune), ou soit enfin des trajets dont le total représente environ 58 voyages autour du globe.

Elle a ainsi des services qui assurent, à jour fixe, à son commerce, l'arrivée des lettres, des voyageurs et de la marchandise, partout où les appellent la demande et son alternative.....

Au milieu de cet immense réseau de navigation que nous appellerons transocéanique, il existe une toute petite place bien voisine de notre rivage, c'est celle que nous appelons navigation transatlantique, et dont on commence à s'occuper dans le reste de l'Europe.....

Chacun veut sa part de la navigation transatlantique, mais avec des degrés divers de résolution.

En fait de navigation transatlantique, la France n'a encore rien réalisé. — Sa plus grande navigation à vapeur, avec services réguliers, va des côtes du Portugal aux derniers rivages de l'Orient, dans la Méditerranée.

Elle *attend*, dit-on, pour pouvoir faire mieux... elle qui attend pour tant d'autres choses, — oublie qu'il est presque toujours plus dangereux de ne pas faire, que de faire moins bien.....

La ville de Brême, dans l'intérêt de cette Allemagne qui agit — et parle peu, se trouve avoir devancé la France (1). Brême a, depuis quelques années, sa ligne transatlantique, qui la lie avec New-York, le grand

(1) Si les États-Sardes ne présentent que le septième de la France en population et en richesse, la France n'a cependant que trois fois plus de bâtiments à voiles et de marins, d'où il suit que les États-Sardes ont, dans la question des transatlantiques, cinq fois plus d'intérêt que la France.

marché américain, le second marché du monde. — Cette ligne prospère.

Anvers, dans l'intérêt de l'État de Belgique, reprenant ses efforts de 1842, veut plus que jamais une ligne avec New-York; — il la réalisera — et aura le patriotisme de la faire prospérer (1).

Au milieu de ce déploiement d'efforts, qui ne permet pas de rester en retard, voici où en est l'Italie.....

Des paquebots armés dans la Métropole maritime des États-Sardes, parcourent régulièrement les côtes occidentales de la Péninsule, visitent l'île de Sardaigne, tant au nord qu'au midi, et vont finir leurs courses les plus lointaines sur les côtes d'Afrique...... à Tunis.

Ce n'est que par occasion, en quelque sorte (puisqu'il faut emprunter des services qui ne sont pas Italiens), qu'on irait aujourd'hui, à l'aide de bateaux à vapeur, dans cet Orient, — couvert autrefois de comptoirs gênois qui ne demandent qu'à se rouvrir!

Quant aux voyages de Gênes en Amérique, à l'aide de navires à vapeur, tout est à créer. L'esprit maritime a bien repris, depuis quelques années, le long de ces côtes, de 150 milles de développement qui courent de Nice à la Spezia et forment le golfe de Gênes (2), mais

(1) La discussion de la loi belge, pour la navigation transatlantique, a été entourée des mêmes difficultés que celle des États-Sardes. — L'opposition allait, entre autres choses de même force, jusqu'à soutenir que chaque lettre, de New-York à Bruxelles, coûterait à l'État 200 francs.

Et de tant de difficultés accumulées, elle en concluait qu'il fallait repousser le contrat présenté et *attendre* afin d'*éclairer* la question...... Or, précisément, la nuit était arrivée, et la Chambre se trouvait nécessairement pourvue de deux candélabres et de cinq lustres, ce qui donna lieu à un membre du Parlement de clore la discussion, en demandant s'il était nécessaire de faire apporter quelques lustres ou quelques candélabres de plus..... — (*Voir* les journaux belges, juillet 1853.)

(2) Tout le Pays Ligure, qui a produit tant de navigateurs célèbres, porte le nom local de *Rivière*, par suite de la traduction

cet amour de la navigation qui autrefois enfanta de si grandes choses (à l'honneur du nom gênois), n'a encore rien produit pour l'Amérique!

Les expéditions des bâtiments à voiles, sans vues d'ensemble, sans avertissements préalables, pour la plupart surtout sans direction, ne réalisent qu'en partie, ce qui devrait advenir de bénéfice en retour de tant d'efforts!

Les marins du vaste Golfe de Gênes sont des plus sobres et des plus économes; — ils naviguent quelquefois même en participation avec le chef de l'armement; — les montagnes de la Ligurie leur fournissent à bon marché du bois pour des constructions solides; — les cordages et les toiles à voiles, enfin, trouvent pour eux — un élément parfait et peu coûteux, dans les chanvres du Piémont.....

Tout cela assura, dans le temps, la supériorité de Gênes sur Venise et sur Pise; — tout cela a encore de l'avenir, — mais a besoin d'être dirigé, animé et utilisé par ces rapports réguliers et certains, que peut seul donner, à Gênes et à la population de son Golfe, — l'établissement de lignes transatlantiques avec le Continent Américain.

Du moment où de forts steamers gênois, traversant régulièrement l'Océan, ouvriront des relations suivies et durables, entre l'Ancien et le Nouveau-Monde, — les bâtiments à voiles auront partout des relations et de la marchandise, dont l'existence et le fret leur seront connus d'avance.

Mais, au milieu de tant d'incertitudes résolues ainsi par les lignes transatlantiques, ne faut-il pas mettre, en première ligne, l'assurance — de pouvoir compter, dans la détresse, sur le secours de la *patrie* au milieu de

ainsi faite, dans les temps anciens, du mot *riparia* de la vieille latinité. Ainsi on dit, par rapport à la ville même de Gênes, Rivière du Levant et Rivière du Ponant.

l'immense Atlantique, — et de la retrouver, cette patrie, à un point donné de l'espace, à jour et heure fixe!.....

Le capitaine Jean Pittaluga, jeune, intelligent, élevé à bonne école, — et sorti d'une famille de marins, s'est rendu compte de tout cela.....

Ses voyages ayant réformé ses idées, ou mieux, les ayant réduites au vrai, il s'est surpris un jour se disant à lui-même : — « Gênes, dans un péril extrême n'a « point disparu du monde politique, parce qu'elle a été « à temps réunie à la portion d'Italie la plus à sa con« venance..... Ne serait-il pas possible, dans un péril « non moins grand, de conserver Gênes au monde com« mercial, en associant des capitaux qui assurent à son « port ces lignes transatlantiques dont il a absolument « besoin?..... »

Aucun des avantages de la navigation mixte ne lui a échappé; il y voit le commencement d'une ère nouvelle de prospérité pour les bâtiments à voiles ordinaires, ou leur ruine, suivant qu'il aura été possible ou non de relier le nouveau genre de navigation à des intérêts gênois.

Dès lors, avec cette éloquence simple et persuasive que donne un patriotisme éclairé, il se met à communiquer toutes ses idées à un homme, dont la modestie et la bienveillance inépuisables relèvent les profondes connaissances économiques et essentiellement organisatrices.

M. l'avocat Christophe Carenzi, qui sent en quelque sorte malgré lui, au fond de l'âme, tout ce qu'il est capable de faire rayonner de vie autour de lui, accueille tous les renseignements que lui livre le capitaine Pittaluga. — Il en fait l'objet de ses méditations; il s'en saisit, il les étudie — et son esprit fin et exercé en forme un ensemble, de nature à rendre palpables les avantages commerciaux que le Pays et l'État retireront d'une entreprise semblable.

On peut désormais démontrer que la Marine Sarde

manque surtout de moyens d'action, et qu'il suffit de lui en donner pour qu'elle imprime le mouvement aux chemins de fer aussi bien qu'à tout ce qui aura sa raison d'être dans cette belle Italie.

L'opération, ainsi définie, peut mériter l'appui des personnes qui, par leur richesse ou leur influence, assureront son succès.

C'est cependant alors que des âmes moins fortement trempées que celles de MM. Pittaluga et Carenzi eussent pu craindre un renvoi à un autre Conseil de Salamanque..... Tant il est grand le nombre de ceux qui ne se rendent pas compte — de ce qui se passe et s'accomplit chez leurs voisins, et que l'incendie ne reveille qu'au moment où il n'est plus temps d'y porter remède !

Par bonheur, l'épreuve ne fut pas longue: le projet trouva de la sympathie auprès de MM. Bollo, Penco, Rocca, Rubattino, Doria, Serra, Durazzo et autres.

Le Prince Eugène de Savoie-Carignan, toujours plein de sollicitude pour les intérêts maritimes des États-Sardes, daigna presque aussitôt se ranger au nombre des fondateurs (1), et donner ainsi une nouvelle preuve de ce patriotisme éclairé, qui sied si bien à sa position si voisine du Trône.

Les fondateurs partagent bientôt toutes les convictions de MM. Pittaluga et Carenzi, et ne reculent devant aucun sacrifice de temps, d'argent et de démarches pour faire triompher le projet.

Agissant tous avec désintéressement, ils ne veulent pas profiter seuls de ce qui va être réalisé, et dès lors, ils se forment en comité, par acte du 10 avril 1852, et donnent mandat à MM. le Mis Orso Serra, le Chier Philippe

(1) *Voir*, quant aux résultats de telles faveurs, l'*Histoire des Etats-Unis*, de Georges Bancroft, de Boston. Cet ouvrage offre les données les plus capables de faire bien apprécier le Continent Américain, et tire de là une grande actualité.

Penco, le Chier Julien Bollo et le capitaine Pittaluga, à l'effet d'obtenir du Gouvernement, entr'autres faveurs, celle de former une Société anonyme, dont les actions seront réparties au public.

Messieurs les délégués se font assister de M. Christophe Carenzi, comme secrétaire, dès le début de leurs démarches à Turin. Ils trouvent le Gouvernement favorable à tout ce qui peut donner au Commerce Génois la plus grande impulsion. Le ministre regrettait précisément alors, que MM. Lewingston et Wels, de New-York (dont il avait déjà accepté les offres pour un service entre Gênes et l'Amérique du Nord), se fussent laissé déchoir après des négociations qui avaient duré presque deux ans.

C'est en présence de ces bonnes dispositions du Gouvernement pour la navigation transatlantique à vapeur, que le projet Pittaluga, borné jusque-là à une ligne sur le Brésil, avec extension future à une autre ligne, qui serait allée à la Havanne, Vera-Cruz et la Nouvelle-Orléans, fut complété par la reprise immédiate du traité de MM. Lewingston et Wels.....

Les fondateurs stipulent le 4 octobre 1852 l'Acte de Société et les Statuts (1) pour la ligne du Brésil et la ligne de New-York. En même temps, ils élisent les Directeurs et le Conseil d'Administration de l'entreprise.

Le Décret Royal qui approuve la Compagnie, sous le nom de *Compagnie Transatlantique*, ne se fait pas attendre, il est du 7 novembre suivant.

Enfin, le 5 avril 1853, après les négociations préalables et dans lesquelles il avait soutenu les intérêts du Trésor aussi fortement qu'il avait été en lui, le Ministre souscrivit le contrat entre la Compagnie Transatlantique et l'État, — et le 12 du même mois, il en soumit les conditions à l'approbation des Chambres,

(1) *Voir* aux pièces justificatives.

avec son rapport à l'appui (1). Rapport *lumineux* et qui, examiné de près, n'aurait dû donner lieu qu'à une bien courte discussion.....

Mais revenons sur nos pas. L'entreprise des lignes transatlantiques de Gênes avec l'Amérique du Nord et celle du Sud, se trouvait lancée devant la Représentation nationale — et le Public, au milieu duquel restait à trouver bon nombre d'Actionnaires.

Il faut assurer ses débuts et parer les coups publics ou cachés qu'on ose lui porter. — Mais ses Directeurs ne craignent pas d'entrer en lice, aidés de MM. Pittaluga et Carenzi.

M. le Chier Bollo, l'un des Directeurs, se présente partout où l'entreprise peut être attaquée. M. Bollo est un homme qui a parcouru avec distinction et sans relâche la rude carrière du marin; son esprit encore jeune n'a rien perdu de son ardeur.

M. Bollo se multiplie pour offrir en tout lieu le témoignage de sa loyale conviction, touchant l'excellence du projet. On sent bien vite, seulement en voyant M. le Chier Bollo, qu'il a su faire céder à ses instances les nobles âmes qui ont consenti à l'écouter.

M. le Chier Penco, l'autre Directeur, n'intervient dans les dimanches à Turin, qu'aux moments les plus graves et les plus décisifs; ce n'est point que ses vues d'avenir pour l'Italie lui fassent moins désirer qu'à M. Bollo le succès; mais il est d'un caractère plus froid et plus positif.

M. le Chier Penco s'est occupé d'accroître son immense fortune, seulement afin d'y trouver cette longue carrière de travaux qui lui a valu tant de respect — et un nom personnel, capable à lui seul de garantir toute entreprise viable qui voudrait prospérer.

Un tel Directeur, avec son habitude de l'autorité et son talent pour la faire aimer, sera parfait au *dedans*

(1) *Voir* aux pièces justificatives.

pour la Société Transatlantique, tandis qu'au *dehors* M. le Chier Bollo réglera tous les détails de la navigation....

Si nous nous reportons à la vie de Turin, en mai et juin 1853, elle convenait mieux à M. Bollo, ou à M. Pittaluga, qu'à M. Penco, — c'était celle d'un commandant dont le vaisseau se trouvait assailli par la tempête.

La Commission appelée à donner son avis devant la Chambre des Députés s'était divisée, malgré les efforts d'un de ses membres, dont le nom est associé désormais au succès de toutes les grandes entreprises, appelées à rendre les États-Sardes prospères; M. le chevalier Louis Torelli qui avait résumé l'avis de la majorité — de manière à la faire rentrer en elle-même et renoncer à ses mauvais projets contre la loi (1)!.....

Mais l'opposition à l'établissement des lignes transatlantiques était un parti pris, qui devait poursuivre sa marche jusque devant la Chambre des Sénateurs, — habituellement si calme et si rassurée, en ce qui concerne les finances de l'État, par la prudence de la Chambre des Députés!

Incontestablement, la représentation toute entière du pays doit soumettre l'emploi des deniers publics à une investigation rigoureuse, mais il n'y a de dépenses exorbitantes que celles qui ne procurent pas un surcroît de valeur ou de richesse proportionné au chiffre des sacrifices que la Nation s'impose, — et il peut se présenter des dépenses qui seront d'autant plus dignes d'être accueillies, qu'elles constituent seulement des avances à l'avenir.

Au lieu d'examiner le contrat avec la Société Transatlantique d'après ces bases d'éternelle justice, l'Opposition, répondant à une sorte de mot d'ordre, prétend

(1) *Voir* le *Rapport* de M. le Chier Louis Torelli, aux pièces justificatives.

soutenir que la combinaison proposée par le ministère est la plus défavorable qu'il ait pu stipuler dans l'intérêt de l'État, — et elle n'offre rien à mettre à la place, si ce n'est des ruines; comme s'il était permis de démolir toujours.

Dans un esprit semblable, on ne craint pas de déclarer que le débours auquel le Ministre soumet le Trésor, ne servira même qu'à payer une dépense de luxe, — et cela sans chercher à expliquer si, dans ce cas, il est possible aux États-Sardes, à cette partie si vivace de l'Italie, de ne pas donner quelque satisfaction au sentiment qu'elle a d'elle-même!

Afin d'arriver a de telles conclusions, on conteste *tout* avec un talent qui, hélas! eût été digne d'une meilleure cause! Ces Messieurs ne veulent pas qu'on leur parle de ce qui se fait au dehors: *rien* parmi ce qui est applicable ailleurs n'est applicable en Italie. Il est impossible de refaire une position commerciale quelconque à la ville de Gênes; son port n'est pas bien placé pour l'arrivée et le départ des lignes transatlantiques; c'est à tort qu'on a fait converger sur ce point tant de chemins de fer, qui ouvrent la double communication avec tous les réseaux du système français et du système allemand, etc., etc.

En entendant développer de semblables propositions, on en conclurait qu'il ne reste à l'Italie qu'à s'envelopper de l'étendard ami de la Maison de Savoie — pour descendre dans la tombe..... Mais au moins, afin que cette pauvre Italie repose tranquillement sous sa pierre tumulaire, ces Messieurs nous prouveront que le monde entier a cessé de vivre des idées, qui lui vinrent, à tant d'époques, des rives du Tibre ou de l'Héridan; ou au moins qu'à Paris, à Londres et à New-York, on ne s'inspire plus des chefs-d'œuvre que Raphaël et Michel-Ange accomplissaient, il y a déjà 300 ans, dans Rome, la capitale des arts et de la civilisation?

Si ces Messieurs n'osent pas arriver jusque-là, il ne

faudra s'arrêter à *rien* de ce qui a été avancé par eux et chercher la vérité avec le désir de la trouver ailleurs.

Le Projet Gênois, dans sa partie la plus défavorablement appréciée, fait revivre celui de MM. Lewingston et Wels, étudié comme on sait étudier dans l'Amérique du Nord, — avec égalité d'esprit et dès lors avec justice. — Le Projet Gênois présente seulement quelque chose de plus complet en ce qu'il s'étend aux Amériques, et en outre il est essentiellement patriotique. C'est ici le pays qui demande la liberté de faire pour le pays et par le pays.

De grâce donc, ne soutenez plus que les conditions physiques faites à Gênes par la nature, et que le complément que les travaux publics sont venus y ajouter, n'ont pas de valeur, car on vous dirait qu'il a suffi aux américains Lewingston et Wels de dérouler une carte du Vieux-Monde pour apprécier *encore* convenablement le port de Gênes.

Il leur est apparu là un entrepôt et un relai pour la plus grande navigation d'Orient en Occident. En résumé, le compas à la main, ils ont trouvé, à Gênes, la solution du problème des distances les plus courtes entre les plus grands centres de production et de consommation.....

Une leçon semblable, qui nous vient de l'autre côté des mers, suffira pour réduire l'Opposition au silence, quant au fond même du projet. Elle en viendra alors à des combats de détail, dans lesquels elle aura malheureusement plus de succès !

Le Ministre avait écrit dans le traité en discussion la clause, en faveur de l'État, de pouvoir se servir des bateaux en temps de guerre (1). Il n'en fallut pas da-

(1) Cette Angleterre, qu'il faut craindre de nommer de peur de déplaire à certaines personnes, met la même clause dans tous les Traités qui contiennent des subventions, mais elle n'a jamais eu le projet de se servir de bateaux semblables en seconde et même en *troisième* ligne de bataille.

vantage aux âmes *charitables* envers le projet et envers le prochain aussi, pour en conclure que le luxe et le confort seraient bannis des steamers de la Société Transatlantique. — Ces Messieurs eussent voulu que les passagers qui achètent le droit d'avoir leurs aises à bord, fussent logés comme les matelots de l'équipage ou du moins dans des constructions pesantes, percées de larges sabords et pouvant être armées d'heure en heure!

On ne leur a pas accordé tout cela; cependant, par lassitude, ils ont fini par obtenir que trois coques en bois sur sept deviendraient obligatoires pour la Compagnie.....

A bord de ces coques en bois, qui auront coûté bien cher à la Compagnie, et diminué, par leur mauvaise marche, le roulement des voyages, le jour de la guerre venu, l'Opposition aura le plaisir d'installer poudre et canons. Sous ses yeux on fera table rase de tous les aménagements du commerce, depuis la carlingue jusqu'au pont..... meurtre d'autant plus déplorable qu'il sera inutile.

On ne doit plus aujourd'hui dégrader les steamers, en temps de guerre, que par le *passage* des troupes de débarquement. — Le rôle des bateaux de commerce ne se trouvant que dans l'application de cette *action combinée* des forces de terre et de mer, à laquelle la vapeur donne désormais une si grande puissance.

Comme l'a dit un vice-amiral de France, le Prince de Joinville, dont les connaissances en pareille matière ne peuvent être mises en doute:

« . . . . . A l'avenir, le principal emploi des forces « navales sera dirigé contre les ports de mer, et si « l'artillerie des vaisseaux est indispensable pour dé- « truire les batteries ennemies, les soldats ne le sont « pas moins pour achever le succès et conserver le ré- « sultat obtenu. . . . . »

Les bateaux transatlantiques porteront donc, dans l'occasion, les troupes de débarquement des États-

Sardes (1); ils les porteront *utilement*, et, dans le cas où les bateaux eux-mêmes ne seraient pas nécessaires, ne fusse que comme remorqueurs, on se servirait encore alors avec avantage des *équipages* de la Compagnie Transatlantique !

Un noble cœur l'a dit pendant la discussion : l'établissement des lignes transatlantiques peut seul donner une marine telle que les États-Sardes doivent l'avoir, et ce résultat ne saurait être payé trop cher ! — Mais cela n'a pas été dit assez haut, assez formellement, en un mot, avec assez de détails.....

Dans l'art de l'homme de mer, il reste toujours à apprendre. Dès lors, quand on veut une marine, il faut le vouloir longtemps et toujours ; les équipages ne s'improvisent pas et la force navale n'existe que tout autant que les équipages sont exercés de longue main. — La Société Transatlantique donnera aux États-Sardes les moyens de former des *équipages* et de les tenir en haleine !

Aujourd'hui, il y a des marins à Gênes, mais pas de marine. Ces réunions d'hommes sans cohésion, sans apprentissage d'ensemble, ces matelots, licenciés avant d'avoir pu se connaître, ne seront jamais une force navale.

Ce n'est qu'avec le temps et par la réunion prolongée d'un grand nombre d'hommes, sous l'action immédiate de la même discipline, que l'on peut acquérir à la mer cette calme résolution et cette froide ardeur qui distinguaient jadis la Marine Gènoise ; — depuis le chef jusqu'au dernier des matelots, tout le monde gagne les bonnes traditions à cette réunion prolongée sous la même discipline.

Assurer la formation des équipages, c'est préparer aux États-Sardes, dans l'avenir, d'immenses éléments de grandeur !

(1) Pour cet objet déterminé les quatre bâtiments en fer serviront aussi bien que les trois constructions en bois.

Si on ne l'a pas ainsi motivé et formulé, le nombre de ceux qui l'ont senti n'en a pas été moins considérable, — car c'est surtout à ce motif d'honneur national qu'il doit plaire d'attribuer les résultats du scrutin dans l'une et l'autre Chambre :

Députés présents		113
Majorité		57
Votes favorables . . .	83	
Votes contraires . . .	50	
Sénateurs présents.		63
Majorité		32
Votes favorables . . .	44	
Votes contraires . . .	19	

Comme nous l'avons déjà énoncé, jamais dicussion plus disputée à la Chambre des Sénateurs, — mais aucun Sénateur Gênois ne manquait à l'appel de la patrie, à l'appel de l'Italie. — Les discours de MM. les Sénateurs Balbi et De-Fornari resteront dans l'histoire, pour ajouter une illustration nouvelle à l'antique illustration des plus nobles familles gênoises (1).

Le bel exemple des Sénateurs Gênois trouvait de l'écho dans d'autres groupes de Sénateurs qui n'aiment pas moins l'Italie. Ainsi, M. le Sénateur Jacquemoud résumait la difficulté à sa plus simple expression, — ce qui était la résoudre :

« Il a fallu (disait-il) près d'une année pour organiser cette Compagnie ; il a fallu neuf mois pour « arriver au jour où la loi est soumise aux délibérations du Sénat ; la concurrence a donc eu libre carrière. Peut-on raisonnablement croire à la chance « d'obtenir des conditions meilleures d'une autre Compagnie ? Convient-il de retarder encore pendant deux

(1) La qualification de noble, au moment où à Gênes elle eut sa plus grande valeur morale, était synonyme de celle de bon citoyen. — Voyez les *Lettres de Défiance*, adressées en 1162 aux Pisans par les Gênois, — et STELLA, l'historien de la fin du XIV[e] siècle, lorsqu'il dit : — *Tunc erant nobili.....*

« ans l'établissement du service dont s'agit? — Toutes « les convictions doivent être formées sur ces ques- « tions; il s'agit de les résoudre aujourd'hui d'une « manière absolue, en adoptant ou en rejetant la loi. »

On sait déjà dans quel sens *tout* fut résolu par les Sénateurs.....

Le 2 juillet était un jour qui ouvrait un immense avenir pour les États-Sardes. Mais à qui en revenait l'honneur presque entier, si ce n'est à ce Ministre qu'on a vu accueillir si favorablement la première ouverture de MM. Serra, Penco et Bollo, et qui depuis lors, soutenant la Compagnie Transatlantique, s'identifiait à son succès, au point de l'élever à la hauteur d'une des plus grandes questions d'État?

A un tel dévouement à la cause du progrès, chacun a déjà reconnu M. le comte Camille de Cavour, sans que nous l'ayons encore nommé. N'est pas qui veut Président du Conseil de cette manière!

M. le comte de Cavour, mû par le désir de développer l'esprit d'association, a senti la nécessité de placer de suite la Compagnie Transatlantique dans des conditions telles, que son exemple seul suffirait pour faire réussir d'autres entreprises, dont la fortune du pays a besoin pour élever graduellement son niveau.

Dans la pensée même de l'homme de génie, qui est préposé aux destinées des États-Sardes, les Lignes Transatlantiques entraîneront inévitablement la formation d'autres lignes secondaires, qui en seront le complément.

Et, comme tout se lie dans la voie du progrès, un tel mouvement de navigation à vapeur fera prospérer de grands établissements métallurgiques, ne fusse que par les réparations d'entretien dont les bateaux auront besoin.

C'est là un système tout entier, d'après lequel, depuis quelque temps, sont accomplis tous les actes de son administration.....

M. de Cavour, à son arrivée aux affaires, a trouvé le *Trésor* acquittant péniblement les charges du passé, à l'aide de ces épargnes mesquines et étroites qui vont multipliant les embarras et desséchant le sein qui devrait tout nourrir!..... Quant à lui, homme d'État et vrai financier, il a dit arrière aux prétendus remèdes de cette médecine expectante, qui laisse mourir le malade. — Et aussitôt il s'est mis à rappeler la vitalité dans toutes les parties de la fortune publique, et à surexciter les diverses sources qui l'alimentent.

D'après son système, tout doit être productif, même l'acquittement des charges.....

M. le comte de Cavour doit triompher, car il est soutenu par une conviction solide, une forte énergie et une perspicacité prodigieuse; traduisant en chiffres les analyses des adversaires, il les accule, — et puis se mettant à synthéser, avec un rare bonheur, d'autres chiffres à la place de ceux qu'il a combattus, il arrive à faire prévaloir ses idées.

En ce qui concerne la Navigation Transatlantique, M. de Cavour s'est attaché à démontrer à fond l'impossibilité où l'on est de ne pas donner aux chemins de fer leur complément indispensable, même dans l'intérêt financier de l'État, et il a rendus palpables les résultats financiers du tout. Allant de plus jusqu'à indiquer la proportion de revenu que l'État est appelé à recueillir d'un mode *indirect*, — mais non moins sûr, toutes les fois que, par un moyen ou par un autre, un nouveau million est mis en mouvement dans la sphère commerciale.....

Nous craindrions d'affaiblir les idées du Ministre en puisant rapidement dans ce qu'il a exposé d'un tel ensemble, à l'occasion des Lignes Transatlantiques.

En effet, jamais M. le comte de Cavour ne se montra plus supérieur; devant le Sénat surtout, nulle autre conviction, que celle qu'il partageait, n'était possible au-

tour de lui. Les vues de l'homme de progrès sont là toutes entières.

Chacun consultera sans cesse les documents de cette discussion, assuré d'y trouver toutes les vérités qui, à jamais, doivent jalonner pour l'Italie les routes de l'avenir (1).

Les membres de la Société Transatlantique, plus particulièrement, auront à recourir à ce foyer de patriotisme, pour ramener vers leur entreprise l'opinion publique, si jamais, ce qu'à Dieu ne plaise, elle venait à lui faire défaut.....

Le moment est venu de raconter que cette opinion publique, dont l'Entreprise Transatlantique de Gênes sera toujours si jalouse, n'avait pas cessé de lui être favorable en dehors même des Assemblées parlementaires. Elle n'avait pas pris le change, bien s'en faut, sur le véritable état de la difficulté qui existait devant les Députés et devant le Sénat. — Les paroles imprudentes échappées, pendant la discussion, n'avaient produit aucun effet fâcheux, et la décision même de l'opinion publique avait devancé celle du Parlement dans le sens de la loi.

Les organes les plus éclairés de la publicité furent presque tous heureux de voir apparaître la Compagnie Transatlantique, et de soutenir ses débuts.....

Il est bon surtout que l'on sache que le capital à souscrire par actions se trouvait complet avant même la décision du Sénat. Les souscriptions affluaient si fortement, surtout depuis que les rapports de MM. de Cavour et Torelli avaient fait connaître l'entreprise devant la Chambre des Députés, que les listes durent être closes

(1) On trouvera aux pièces justificatives le Discours complet du Président du Conseil des États-Sardes, dans la séance du 2 juillet 1852; seulement, la traduction lui faisant perdre beaucoup, il vaudra toujours mieux rechercher l'original.



dès le 23 juin, — les offres dépassant déjà de près de cinq millions les besoins des Lignes Transatlantiques!

La place de Turin n'avait pas craint de s'engager pour une somme des plus considérables.....

Quelques-uns de ces hommes qui marchent encore à la dérive et que contrarie cette fusion des intérêts plus que jamais consommée dans les États-Sardes, diront-ils que la capitale n'était pas compétente pour juger ainsi d'avance, en ouvrant sa bourse, la querelle d'un grand Ministre avec la minorité du Sénat?

Nous leur répondrions que c'est à Turin, plus qu'ailleurs, que peuvent être résolues les questions de l'honneur national.

A moins de soutenir que l'honneur national ne se trouve pas là convenablement représenté, on ne doit pas trouver à répliquer.

Dans cette occasion même et en réduisant la question aux plus mesquines proportions du trafic commercial, Turin pouvait se prononcer. Son gros bon sens suffisait pour lui faire reconnaître que, dans le cas même où se réaliserait la fatale prédiction, de ne plus voir sortir de l'Amérique les cotons autrement que traduits en habits confectionnés, il n'en faudrait pas moins des moyens de transport pour les diriger vers la pauvre Italie et ses voisines.

Turin aussi pouvait comprendre, en fait de négoce, que cette Amérique du Nord, qui fait vivre les fabriques de soierie de Lyon et qui est si peu limitée dans ses besoins, accueillerait sans peine tout ce qui lui viendrait, en ce genre, des États-Sardes (1).

(1) La soie, même à l'état *brut*, devra toujours aller en Amérique, car on n'en produira, sur ce point, jamais assez pour la consommation. — Pour bien longtemps même la production sera peu de chose, car il ne suffit pas d'avoir planté des mûriers, il faut des bras pour soigner les précieux insectes, qui serviraient à réaliser la valeur de leurs feuilles. Il en faut beaucoup, et dans une proportion que ne saurait trouver l'Amérique. — En effet,

D'ailleurs enfin, en fait de commerce, Turin avait l'opinion et le jugement des places étrangères. Depuis longtemps les capitaux du dehors s'étaient prononcés favorablement. — L'Angleterre avait pris pour trois millions et voulait même prendre davantage.....

Si le concours matériel ne venait pas du Nouveau-Monde, le concours moral ne manquait pas de l'autre côté de l'Atlantique.

Cette nombreuse colonie de sang gênois qui vit à Montevideo, se sentait bondir le cœur d'aise en pensant qu'elle allait cesser d'être, en quelque sorte, inutile pour sa patrie d'origine et entrer dans le grand mouvement des échanges.

M. le vicomte de S. Amaro, qui représente si bien l'Empire du Brésil à Turin, ne cessait de donner l'assurance des bonnes dispositions de son Gouvernement pour l'Entreprise Transatlantique de Gênes.

Quant au chargé d'affaires des États-Unis d'Amérique auprès des États-Sardes, l'honorable M. W. B. Kinney, on ne saura jamais assez le remercier de tous les encouragements qu'il savait apporter dans bien des âmes, en énumérant les ressources trop peu connues qui se développent chaque jour davantage dans les rapports avec l'Union. — M. Kinney de plus s'expliquait ouvertement sur l'opinion favorable aux États-Sardes qui existe à Washington.....

Si on veut aller plus avant dans l'idée du juste retour des sentiments des États-Unis pour les États-Sardes, et voir ce qui se prépare ainsi pour l'avenir, il suffira de porter un instant l'attention sur quelques détails de fait qui s'accomplissaient ces jours derniers dans la rade de la Spezia.

S. M. la Reine Adélaïde était reçue à bord du *Cum-*

dans la production de la soie, la feuille de mûrier, ou soit la rente de la terre, est à la valeur de la main-d'œuvre, comme 1 est à 4.

berland avec tous les honneurs d'usage; décharges de canons, cris de hourra poussés par les matelots du haut des vergues, — et le Commodore de cette belle frégate des États-Unis promettait de ne pas manquer de rendre compte au Président de son Gouvernement des détails d'une telle visite!

Le dirons-nous, dans cette circonstance, le Commodore ne saura taire, de l'autre côté des mers, que les prisons de son bord ont dû s'ouvrir royalement, à la voix de cette Reine qui, toujours et partout, saura mériter tous les genres d'admiration.....

Quoique notre époque soit bien matérielle, dans le souvenir de tels détails sont encore quelquefois de plus grands gages de paix, que dans les traités de triple et de quadruple alliance.....

Quant à moi, je réponds que les matelots graciés, dans le Golfe de la Spezia, ne consentiront jamais à monter à l'abordage d'un bateau couvert par l'écusson de Savoie.

Le *Victor-Emmanuel* de la Compagnie Transatlantique abordera donc toujours *librement* la grande famille américaine sur tous les points de la côte orientale de son continent (1).

Les rivages de l'Amérique ne seront pas parcourus d'une manière moins heureuse par les six autres bateaux de 1,500 tonnes et 250 chevaux de force, qui sont construits en même temps que le *Victor-Emmanuel.*

A mesure des besoins et de l'accroissement de la richesse de la Compagnie, on verra grandir toujours, en nombre et en force, cette flotte qui va être d'un si grand avenir pour l'Italie.

Les Bateaux Transatlantiques de Gênes, marchant ré-

(1) Par l'effet de l'application à donner à un article spécial de l'acte de Société de la Compagnie Transatlantique, le *Victor-Emmanuel* sera commandé par le capitaine Pittaluga.

gulièrement, toucheront quatre fois le mois à Marseille, Barcelonne, Malaga, Gibraltar et Madère; — deux fois le mois à Rio-de-Janeiro et Bahia; — enfin, une fois le mois à Montevideo et New-York.

Sur tous ces points ils satisferont aux besoins du commerce, soit en apportant les lettres, les voyageurs et les marchandises; soit en recevant à bord, pour les exporter, d'autres lettres, d'autres passagers et d'autres marchandises.

Nous allons nous expliquer successivement quant à ces trois grands genres d'échanges, qui sont toute la civilisation, en commençant d'abord par le service des lettres, précisément parce qu'il anime tous les autres.

CHAPITRE QUATRIÈME

—

Service postal des États-Sardes et des États voisins.

Le télégraphe augmentera les rapports par lettres. — Du service postal direct et de transit. — Avantage de l'échange des lettres à travers les mers. — Conditions de cet échange pour les États-Sardes et pour la Compagnie Transatlantique au point de vue financier. — Le service des dépêches est, au point de vue moral, une sauvegarde pour les passagers et pour la marchandise.

Transmettre la pensée et par suite l'existence, à l'aide de tous les moyens les plus rapides et les plus sûrs; — voilà un des plus grands besoins de la civilisation.

Le télégraphe électrique, les presses à la vapeur, les chemins de fer et les bateaux qui sont au bout, convergent dans le même but.

Le télégraphe nous reliera bientôt avec l'Amérique et reliera ainsi successivement le monde entier. Cette artère battra non pas d'un centre unique et calculé d'avance comme on a osé le dire, mais bien de tout point où se trouvera un cœur généreux, une pensée capable..... Espérance consolante pour l'Italie !

Mais, en attendant le galvanisme, l'impulsion la plus rapide pour les rapports entre la Méditerranée et l'Amérique, viendra des bateaux à vapeur eux-mêmes, par suite du transport des dépêches écrites, des lettres : cet élément de l'existence des absents ! (1)

(1) On a trouvé très-joli de surcharger le télégraphe, dès son

Ces lettres, que nous aimons tant, le télégraphe n'est pas destiné à les remplacer. Un tel échange existera sans cesse. De plus, les lettres dans le commerce prépareront toujours les affaires et achèveront de les régler — dans tous leurs détails. — Le télégraphe aura même pour résultat de multiplier les lettres en multipliant les transactions.

Quant à lui, lorsque son fonctionnement dans les rapports humains sera bien connu, il n'interviendra que pour les mots sacramentels *oui* ou *non*, qui lient ou suspendent tant de choses ! — Son rôle réduit là, il lui restera assez à faire ; tout le surplus, les lettres l'accompliront !

Nous avons insisté sur ce point pour démontrer que le transport des lettres sera sans cesse pour les Bateaux Transatlantiques une grande source de revenu qui ne s'épuisera jamais et qui grandira toujours.

Les lettres sont généralement, quant à leur échange, l'objet d'un monopole de la part des États, qui traitent bien de leur transport avec des particuliers, mais qui s'arrangent pour y trouver une source de produit.

En effet, quelques soient les frais exposés par les Gouvernements à l'occasion des lettres, elles sont pour eux d'abord l'objet de revenus indirects que l'on ne saurait trop calculer, qu'en recherchant tout ce que peut une grande *correspondance* pour faire agir utilement celui qui est bien placé dans nos villes commerçantes.

Quant au revenu direct, il est important et il augmente tous les jours.

La *Poste* échange : 1° les lettres, 2° les circulaires et avis imprimés, 3° les journaux ; c'est ce qu'on appelle les dépêches.

apparition, de services inutiles, et on n'a pas réfléchi qu'on empêchait les vrais intéressés d'en user ; en un mot, qu'on les embarrassait !

Chez les peuples avancés en fait d'administration, les lettres peuvent être expédiées partout sur leur territoire à *découvert*, c'est-à-dire sans affranchissement obligatoire; les administrations des divers États se tenant réciproquement compte d'un droit de transit au profit du pays sur le sol duquel le parcours s'est exercé, et de plus d'une taxe de mer en faveur de la nation qui accomplit ou fait accomplir ce dernier genre de transport (1).

Ainsi les États-Sardes, qui ont dans leurs dépêches les correspondances de tous les pays qui empruntent leur intermédiaire pour Tunis et pour l'île de Sardaigne, et qui perçoivent à cette occasion une taxe de transit et une taxe de mer, auront à l'avenir ce double droit à l'occasion de tous les pays où toucheront les Steamers Transatlantiques, et où ils pourront correspondre par l'intermédiaire de ces mêmes pays.

Et cela en outre du service qui leur viendra de l'État et qui, à l'étranger, n'aura d'autre intérêt que les rapports de l'État et réciproquement.

La Compagnie Transatlantique se trouve avoir abonné avec le Gouvernement des États-Sardes, sauf réglement ultérieur, le service postal à faire pour le compte de celui-ci, moyennant un *minimum* annuel de 624,000 francs.

On ne conteste pas que les 48 voyages qu'il s'agit d'accomplir, dont 24 d'allée et 24 de retour, pendant les premières années ne rendront pas à l'État ce qu'ils lui coûteront; le Ministère ne s'en est pas caché, il a même démontré qu'il avait entendu trouver, dans une combinaison pareille, un mode de subvention préférable à tous ceux qui auraient pu être combinés pour favoriser l'entreprise.

(1) Le poids du total des lettres est généralement la base de tout réglement relatif aux dépêches des États entre eux, et de chaque employé des Postes avec ses chefs.

Seulement le Ministère n'eût pas voulu qu'on atténuât, comme on n'a pas craint de le faire, la valeur du service postal des États-Sardes, à accomplir par la Société Transatlantique. — C'était abaisser la position commerciale du pays, et désespérer de l'avenir; c'était de plus mettre en doute l'utilité des Lignes Transatlantiques: car le plus bel avantage de celles-ci est de donner au service postal son complément maritime dans une grande partie de l'Occident.

La question à ce sujet doit être d'autant plus ramenée à la vérité, que le Directeur des Postes des États-Sardes a voulu l'en éloigner davantage. Celui-ci a soutenu qu'il n'y a rien de mieux à faire que ce qui est pratiqué en ce moment. — Ce service incomplet et sans unité, qui rapporte peu à l'État, et qui fait payer aux particuliers des droits de transit à rembourser à l'étranger, au lieu d'en faire article de recette au profit des États-Sardes!

M. le Directeur-Général conteste l'avantage des rapports avec le point de Madère, où convergent toutes les lignes des autres nations; il ne voit pas tous les *échanges* qui pourront être faits dans cette île; soit pour multiplier les rapports, soit pour les étendre à des pays en dehors des lignes de navigation de l'Entreprise Transatlantique.

Pour lui, il n'est pas urgent de profiter des rapports maritimes avec les côtes d'Espagne, pour arriver à un service postal régulier, soit avec l'Espagne, soit avec le Portugal! (1)

Enfin, quoiqu'il puisse juger tous les jours de l'empressement du commerce à profiter du départ des bateaux entre Marseille et Gênes, il compte pour peu de

(1) Tout est à créer pour le service postal entre les États-Sardes et l'Espagne, aussi bien que le Portugal, car l'affranchissement est encore obligatoire de la part des États-Sardes, et il ne coûte pas moins de 2 fr. 20 cent. pour chaque 7 gram. 1/2, presqu'autant que pour l'Australie....,

chose de pouvoir utiliser, chaque mois, quatre nouveaux trajets.....

Il nous sera permis d'avoir un avis contraire sur tous ces objets, et de nous rendre compte d'un tout nouvel ordre de choses créé (en fait de service de poste aux lettres) par l'établissement des Lignes Transatlantiques !

Les lettres qui suivent toujours les nouvelles voies qui leur sont ouvertes, marcheront souvent en sens inverse de ce qu'elles accomplissent aujourd'hui. Dès lors, pour seconder la liberté de leurs mouvements, il faudra régler des bureaux d'échange et prendre de nouvelles mesures d'ordre et de détail, enfin prévoir les changements à apporter dans les rapports avec les autres nations, quant aux comptes et aux calculs de transit.....

L'intérêt fera le reste; les expéditeurs verront s'il leur convient de prendre telle ou telle voie, plutôt que telle autre.

Dans le moment, tout le service postal maritime des États-Sardes, en dehors de la Méditerranée, se trouve entre les mains de l'Angleterre, et les accords passés avec elle font revenir au commerce sarde, savoir :

Les lettres pour tous les pays de l'Océan Pacifique (voie de Panama), à raison de chaque 7 grammes 1/2, à	2 fr. 30 c.
Les lettres pour la Jamaïque, le Canada, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'île du Prince-Édouard et Terre-Neuve, aussi à raison de 7 grammes 1/2, à . .	1 » 90 »
Enfin, les lettres pour les États-Unis (1), les possessions anglaises le long de l'Atlantique et les pays les plus faciles à aborder sur cet Océan, pour le même poids, à. .	1 » 70 »

(1) Le service régulier de l'Angleterre avec le Brésil est tout

A l'avenir, les lettres destinées au Pacifique et celles de l'Océan Atlantique, qui sont exceptées de la faveur de 1 fr. 70 c., seront portées directement de Gênes à New-York, d'où elles repartiront à moins de frais vers le terme de leur destination.

Nous ne pouvons pas calculer dès à présent l'économie de frais qui va résulter ainsi pour le commerce, mais qu'il nous suffise de savoir qu'il y en aura déjà une de Gênes à New-York, puisque le poids de 7 grammes 1/2, de Gênes à New-York (voie d'Angleterre), qui coûte 1 fr. 70 c., à l'avenir (voie directe) coûtera seulement 0 fr. 90 c.

Une économie de 0 fr. 80 c. sur chaque poids de dépêches de 7 grammes 1/2, est d'une importance d'autant plus grande que les lettres du commerce sont souvent bien pesantes.

Le prix de 1 francs 70 centimes pour chaque 7 grammes 1/2 (voie d'Angleterre), se décompose comme suit :

Taxe des États-Sardes.	0 fr. 20 c.	1 fr. 70 c.
Transit de France. .	0 » 30 »	
Taxe de mer de France.	0 » 30 »	
Transit d'Angleterre (1)	0 » 20 »	
Taxe de mer d'Angleterre	0 » 50 »	
Taxe d'Amérique . .	0 » 20 »	

nouveau, il n'a lieu qu'une fois le mois; assurément on s'entendra en Angleterre pour l'alterner avec celui de Gênes, et même pour en doubler réciproquement l'effet par un échange de dépêches à Madère.

(1) Une lettre des États-Sardes en Angleterre coûte :

Taxe des États-Sardes. .	0 fr. 20 c.	1 fr. 00 c.
Transit de France . . .	0 » 30 »	
Taxe de mer de France .	0 » 30 »	
Taxe d'Angleterre . . .	0 » 20 »	

Le prix de 0 fr. 90 c. (voie directe) présentera seulement les articles ci-après :

Taxe des États-Sardes.	0 fr. 20 c.	0 fr. 90 c.
Taxe de mer des États-Sardes	0 » 50 »	
Taxe d'Amérique	0 » 20 »	

Ainsi seront éliminés tous les frais de transit inutiles!

Quant au montant de la taxe de mer, la Belgique l'a maintenu à 0 fr. 50 c., et les États-Sardes devront le maintenir à un taux égal, car en fait de service postal, il ne peut point s'agir de l'accomplir au rabais, mais bien d'une manière uniforme pour tous les États.....

Dans le moment, s'il est remboursé aux bâtiments à voiles des États-Sardes seulement 0 fr. 30 c. pour chaque 7 grammes 1/2, ce n'est pas là une mesure de ce qui doit être fait à l'avenir, quant aux lettres portées par les Bateaux Transatlantiques de Gênes; car ce prix de 0 fr. 30 c. pour un service de mer qui n'a rien de régulier entre l'Europe et l'Amérique, est le même partout, et il ne saurait être appliqué autrement que cela n'a eu lieu jusqu'ici (1).

Nous croyons qu'à l'avenir la voie directe conviendra au commerce de Gênes et à bien d'autres pays voisins, pour leurs rapports avec l'Amérique, et que ceux-ci viendront offrir aux États-Sardes un brillant bénéfice à ajouter à ses droits de poste.

On n'employera la voie d'Angleterre, en ce qui con-

(1) Une lettre arrivant en Piémont par un de ces bateaux à vapeur américains, qui se chargent du transport des dépêches tout comme d'un fret, coûte, à raison de 7 grammes 1/2 :

Taxe des États-Sardes.	0 fr. 20 c.	0 fr. 80 c.
Transit de France.	0 » 30 »	
Taxe de mer de France.	0 » 30 »	

cerne la ligne de New-York, que pour les cas pressés, comme ceux dans lesquels doit intervenir le télégraphe, quant aux pays où il fonctionne. — Encore alors, serat-il souvent aussi prompt et toujours plus économique de recourir à la ligne de Belgique; surtout si cette ligne s'entend avec celle de Gênes pour alterner les époques des voyages de New-York, ce qui sera profitable aux deux pays.

S'il est vrai que rien ne peut remplacer la célérité pour certaines lettres d'affaire, il n'en saurait être toujours de même pour un très-grand nombre d'autres, ainsi qu'il a été observé très-sagement par un Ministre belge. Relativement aux lettres qui n'ont pas ce caractère de célérité, *une notable économie* de frais peut avantageusement compenser *un retard, d'ailleurs léger.*

Les combinaisons des délais pour faire usage des services de mer, donnent quelquefois lieu à des résultats singuliers, surtout lorsque les départs ne sont pas quotidiens et la distance du lieu d'expédition assez grande; ainsi, comme il ne part des bateaux de l'Angleterre que tous les huit jours et qu'il faut au moins quatre jours pour le trajet d'une lettre des États-Sardes à Southampton, il vaudra souvent mieux, pour New-York, recourir au service postal direct ou à celui de la Belgique qu'à celui de l'Angleterre.

Une lettre pour les États-Belges, relativement aux États-Sardes, coûte :

Taxe sarde	0 fr. 20 c.	0 fr. 60 c.
Transit de France. .	0 » 20 »	
Taxe de Belgique . .	0 » 20 »	

Moyennant 0 fr. 50 c. de plus, la Belgique aura une lettre simple du Brésil (1), et réciproquement les États-

(1) Le Directeur des Postes des États-Sardes, dans ses calculs, considère toujours les lettres comme simples, ce qui est franche-

Sardes pour 1 fr. 50 cent. auront une lettre de New-York (voie de Belgique), etc., etc.

Ce nouvel ordre de choses devait être prévu, n'en déplaise à M. le Directeur-Général des Postes des États-Sardes.

Quoique plusieurs détails eussent dû rester négatifs au moment où il pouvait plaire de considérer le *relevé* demandé à cet égard, il aurait tenu, dans la discussion de la loi, la place de ces *comptes simulés* dont le commerce fait si souvent usage ; — ces comptes simulés qui lui rendent de si grands services pour entrer dans la voie du progrès, toutes les fois qu'il s'agit de sortir d'une situation ancienne sans rapports avec la situation nouvelle.....

Quant à nous, nous accompagnerons, le nôtre, de chiffres, afin de faire mieux ressortir la valeur future du nouveau complément maritime du service postal. — Nous supposerons ainsi une vision de l'avenir qui nous mettrait en possession du document ci-après :

ment un paradoxe, car pour les lettres de commerce qui viennent par voie de mer, ces taxes simples sont une exception, et il n'est pas rare de voir des lettres qui doivent supporter 8 et 10 fois l'ensemble des taxes.

BUDGET DU PRODUIT DES DÉPÊCHES

A TRANSPORTER PAR LES BATEAUX TRANSATLANTIQUES DE GÊNES DURANT L'AN DE GRACE 1861.

Le bateau le Victor-Emmanuel *est parti le premier janvier, emportant les dépêches suivantes:*

NB. Le commerce, qui vit plus que jamais de publicité, échange des circulaires et des prix courants en très-grand nombre.

	GRAMMES
De Turin et des États-Sardes, de ce côté de l'Apennin. . . .	26000
De Nice et des deux Rivières	20000
De Gênes, de Tunis et de la Sardaigne	11000
Du Levant (non compris la malle des Indes Orientales). . . .	25000
De Trieste et des pays aboutissants	11000
De Venise et de la Vénétie	4000
De la Sicile	6000
De Naples et des Calabres	3000
De Rome, de Bologne et d'Ancône.	9000
De Florence, de Livourne et des pays voisins.	5000
De Milan, de la Lombardie et des Lacs	8000
De l'Allemagne Confédérative et autres Etats.	15000
De la Suisse *	7000
Total du poids des dépêches du *Victor-Emmanuel*.	150000

(*) Avant même l'achèvement du chemin de fer du Luckmanier, les dépêches parvenaient en grande quantité du Bassin du Lac de Constance.

Des dépêches d'un poids semblable arrivant ou partant, à l'occasion, de toutes ces localités, toutes les fois qu'un bateau du service se déplace, soit pour l'allée, soit pour le retour, on peut calculer ainsi, à raison de 48 voyages par an, la masse des dépêches de la présente année 1861.

	FRANCS
Il faudra après diviser un tel total par 7 grammes 1/2,—afin de pouvoir apprécier le nombre de fois voulu de 0 fr. 70 c., que n'aurait pas gagné l'Administration des États-Sardes, sans l'établissement des Bateaux Transatlantiques (1), et on aura la somme de	672000
Dont déduit l'allocation de	624000
Il restera un boni de.	48000

(1) On a pas oublié que le poids de 7 grammes 1/2 de dépêches, pour l'Amérique, payé par le commerce 1 fr. 10 c., laisse net aux États-Sardes:

Taxe sarde	0 fr. 20 c.	0 fr. 90 c.
Taxe de mer	0 » 70 »	

Il n'a pas tenu compte, dans ce *relevé,* du service maritime entre Gênes et l'Espagne, encore moins avec la France. — Il n'est pas nécessaire de réclamer à cet égard; ce qui est déjà connu de l'avenir du service postal maritime accompli par la Compagnie Transatlantique, suffit pour le faire bien apprécier!

La prévision de l'honorable sénateur Alfieri sera réalisée, la Compagnie n'aura pas volé les 9,360,000 fr. qui lui seront avancés, elle se trouvera les avoir rendus avec usure, même en recouvrements de ports de lettres.

Ici, point de rembours inutiles; — c'est tout de l'argent à passer au produit net du revenu des postes. — M. le Directeur-Général peut tout au plus demander sur la recette quelques frais pour ses employés, avant d'entrer en compte avec la Société Transatlantique, au sujet du boni qui revient à celle-ci.

Maintenant, tout le mécanisme des postes étant connu, il nous serait aisé, dans l'intérêt de l'avenir de la Compagnie Transatlantique, de faire apprécier tout ce qu'elle gagnera pour le service postal à effectuer en dehors de celui qu'elle accomplira pour les États-Sardes.

On pourrait calculer combien de fois il lui reviendra 0 fr. 50 c. pour chaque 7 gr. 1/2 de dépêches qu'elle recevra à l'occasion du service direct de la France et de l'Espagne et autres avec l'Amérique.

Mais, comme la Compagnie Transatlantique de Gênes n'a pas besoin d'aligner de telles sommes pour démontrer la bonté de son entreprise, — arrivons à faire connaître les lignes mêmes de navigation, par le relevé des distances à parcourir et le temps à employer pour les voyages transatlantiques.

VOYAGE DE GÊNES A NEW-YORK ET RETOUR.

LIEUX DE DÉPART	LIEUX D'ARRIVÉE	MILLES PARCOURUS	JOURS DE MARCHE	JOURS DE RELACHE
de Gênes.	à Marseille.	m. 195	j. . . . . » 3/4	j. 1
de Marseille.	à Barcelonne. . . .	m. 184	j. . . . . » 1/2	j. . . . . » 1/2
de Barcelonne	à Malaga (1). . . .	m. 438	j. 1 3/4	j. . . . . » 1/4
de Malaga.	à Gibraltar.	m. 68	j. . . . . » 1/4	j. . . . . » 1/4
de Gibraltar.	à Madère.	m. 514	j. 2	j. . . . . » 1/2
de Madère.	à New-York.	m. 2780	j. 11 1/4	j. 3
		milles. . . 4179	j. de marche 16 1/2	j. de relâche 5 1/2
				j. de marche 16 1/2
			Total du temps du voyage d'allée.	j. 22
			Id. du voyage de retour.	j. 22
			Total d'un voyage complet. . .	j. 44

(1) Les divers relâches sur les côtes d'Espagne n'ont rien d'obligatoire, et ils pourront n'être pas tous desservis dans chaque traversée.

VOYAGE DE GÊNES A MONTEVIDEO ET RETOUR.

LIEUX DE DÉPART	LIEUX D'ARRIVÉE	MILLES PARCOURUS	JOURS DE MARCHE	JOURS DE RELACHE
de Gênes.	à Marseille.	m. 195	j. . . . . » 3/4	j. 1
de Marseille.	à Barcelonne. . . .	m. 184	j. . . . . » 1/2	j. . . . . » 1/2
de Barcelonne. . . .	à Malaga.	m. 438	j. 1 3/4	j. . . . . » 1/4
de Malaga.	à Gibraltar.	m. 68	j. . . . . » 1/4	j. . . . . » 1/4
de Gibraltar.	à Madère.	m. 514	j. 2	j. . . . . » 1/2
de Madère (1).	à Fernambuco. . .	m. 2701	j. 13	j. 1 3/4
de Fernambuco. . . .	à Bahia.	m. 380	j. 1 1/4	j. 2
de Bahia.	à Rio-de-Janeiro. .	m. 805	j. 3 1/4	j. 2
de Rio-de-Janeiro. .	à Montevideo (2). .	m. 1215	j. 4 1/2	j. 2 1/2
		milles. . . 6500	j. de marche 27 1/4	j. de relâche. 10 3/4
				j. de marche. 27 1/4
			Total du temps du voyage d'allée.	j. 38
			Id. du voyage de retour. . . .	j. 38
			Total d'un voyage complet. . .	j. 106

(1) On pourra, en allant de Madère à Fernambuco, toucher aux îles Canaries et aux îles du Cap-Vert, ce qui décompose comme suit la distance de 2,701 milles : de Madère aux Canaries 290 ; des Canaries aux îles du Cap-Vert 780 ; et du Cap-Vert à Fernambuco 1,631.

(2) De Montevideo à Buenos-Ayres 115 milles.

On réclamera, à coup sûr, contre le temps employé dans de tels voyages ; on trouvera que c'est trop de 22 journées pour la traversée de New-York et 38 pour celle de Montevideo, quoique ce soit un mode d'aller encore plus rapide, des deux tiers, que celui des bâtiments à voiles. Il est, dès-lors, nécessaire de faire observer que les jours de relâche sont très-nombreux dans les calculs de voyage que nous venons de donner : — 10 jours 3/4 pour le voyage de Montevideo et 5 1/2 pour celui de New-York.

Le nombre de ces jours de relâche diminuera à mesure que la Compagnie aura son fret plus assuré, et dès-lors plus prompt à embarquer, sur tous les points où les bateaux se proposent de faire échelle.

Viendra même le moment où l'intérêt du service pour les dépêches et pour les voyageurs, prévalant sur celui de la marchandise, la Compagnie supprimera certains relâches, et se bornera, en tels et tels lieux, à des temps d'arrêt sous vapeur.

Il n'est pas jusqu'à la durée employée au trajet, qui ne puisse dans l'avenir être diminuée, lorsque les bénéfices de la Compagnie et la nature du service permettront de ne pas craindre de consommer un peu plus de charbon.

Les bateaux se prêteront à ce surcroît de vitesse. — Construits en Angleterre, — ils ne laisseront rien à désirer comme marcheurs ; leur propulseur à hélice sera des plus perfectionnés, et les machines à vapeur d'une force relative aux besoins (1).

Il s'agit de bateaux de 1,500 tonnes, *mesure de construction*, et de 250 chevaux, de force *appréciée* d'après la dimension des cylindres. — Or on peut voir, par la

(1) Avec le vent arrière et la mer debout, le bateau mixte à hélice avancera, tandis que le bateau à roues de côté aura ses appendices qui tourneront presque dans le vide, et ne produiront aucun effet.

comparaison avec ce qui se fait partout ailleurs, que cette proportion de 250 chevaux pour 1,500 tonnes, permettra, comme nous l'avons dit, de diminuer le temps du trajet lorsqu'il le faudra.

Mais, en commençant, il a fallu tout combiner pour accomplir les voyages dans des bornes praticables (au point de vue financier), songer à l'économie de l'arrimage et du combustible, — dès-lors ne pas sacrifier à la vitesse, — et faire dans les calculs de temps de la navigation une large part à la nécessité de gagner, — en transportant beaucoup de marchandises à bon marché.

On n'a pas pensé qu'il convînt pour le seul intérêt des dépêches, ou soit des voyageurs, d'imposer à la Compagnie des sacrifices sans proportion avec un tel degré d'utilité; — la combinaison a donc été faite pour un voyage qui satisferait à la fois aux communications postales et au transport, soit des passagers, soit de la marchandise. Si on a un peu trop songé *d'abord* au profit à attendre de la marchandise, le mal pourra être réparé plus tard.

Les steamers qui vont si vite, ne portent presque pas de marchandise, 1/2 ou 1/3 de leur chargement, afin d'aller d'une manière plus libre. — On les voit approcher du rivage à petite vapeur et envoyer à terre seulement un canot pour déposer des voyageurs ou des dépêches et en recevoir d'autres (1).

En réalité, les Anglais, malgré leurs efforts et leurs sacrifices, pour les services réguliers, employent onze

(1) Il ne faudrait pas prendre comme mesure de vitesse, réalisable dans un service régulier, certaines courses rapides accomplies seulement pour assurer la réputation de certains bateaux. — Le clipper américain, le *Sovereign-of-the-Seas*, par exemple, qui part en ce moment de Liverpool pour l'Australie, est d'autant plus recherché, que dernièrement, dans une de ses traversées, depuis un jour à midi, jusqu'au lendemain à midi, il se trouve avoir parcouru 8° 44' 00" de longitude.

L'espace ainsi franchi constitue une différence de temps de

ou douze jours pour aller de New-York à Southampton. Et une lettre qu'ils apportent pour les États-Sardes, mettant de plus quatre ou cinq jours pour se rendre de Southampton à Gênes, à travers la France, — ce sera seulement quatre ou cinq jours d'avance que celle-ci aura sur la lettre venant directement, — en compagnie, s'il le faut, de la marchandise dont elle est destinée à régler le sort.....

Dans tous les cas, qu'on se console en pensant qu'on ne peut faire mieux au début d'une création, conquise surtout par les efforts des capitaux privés. Et bien plus encore, qu'on se dise que confier ses lettres aux Bateaux Transatlantiques Sardes, c'est faire une bonne action, une action patriotique!....

Les bateaux à vapeur des Compagnies, par cela même qu'ils sont chargés du *service des dépêches* d'un État, sont regardés comme *bâtiments de guerre*, partout où ils abordent régulièrement ou accidentellement.

En cas de relâche forcé, les Gouvernements étrangers doivent leur donner tous les moyens de continuer leur route, et les arsenaux respectifs leur livrer au prix du tarif de la localité tout ce qui peut leur servir à réparer leurs avaries et à se remettre à la mer.

Ils sont francs de tous droits de tonnage, de navigation, de phare, de port, d'ancrage et autres. A aucun titre ils ne peuvent être saisis, arrêtés ou détournés de leur destination. Ils entrent dans tous les ports, à toute heure de jour et de la nuit. Sauf les réglements de police et de santé, sans en venir au mouillage, ils peuvent prendre ou laisser en rade des passagers ou de la marchandise.

Enfin les passagers, tout comme ceux qui seraient

34 minutes 56 secondes, c'est-à-dire que le temps ainsi écoulé de midi à midi n'a duré pour lui, au lieu de 24 heures, que 23 heures 20 minutes 4 secondes. Dans cet intervalle il a fait 419 milles, ou, soit dit plus réellement, il a marché sur le pied de 427 milles 6/10 par 24 heures.

placés sur un bâtiment de guerre, ne peuvent être enlevés à bord ni assujettis à aucune perquisition, ni soumis à aucun visa de passeport, pourvu qu'ils ne descendent pas à terre.

Tout cela existe par le seul fait du transport des dépêches. La législation internationale à cet égard devient générale. On ne saurait trop, à l'occasion des Bateaux Transatlantiques, pousser à son application essentiellement civilisatrice au profit de l'Italie; car le passager et la marchandise couverts ainsi, doivent se porter partout avec empressement.

Voyons d'abord, de la part du passager, l'usage qu'il va faire d'un ordre de choses aussi heureux!

CHAPITRE CINQUIÈME

—

Transports des Voyageurs et des Émigrants.

Le déplacement des êtres doit trouver toute facilité même à travers les mers. — Les habitants de la Ligurie émigrent systématiquement. — Un grand nombre d'autres populations moins à regretter émigrent de même. — Les émigrants des pays voisins viendront prendre passage à Gênes. — On y formera des établissements pour favoriser l'émigration. — Les émigrants résoudront, pour l'Amérique, la question de l'esclavage. — L'émigration donnera à Gênes des colonies préférables à celles que les armes ont besoin de garder. — Avantages de l'émigration pour les pays dont elle s'éloigne et pour les pays où elle se porte.

De nos jours, un fils aîné de la maison de Bourbon ayant mis le sceau à ce que les armes de Louis IX, aidées par les flottes gênoises, avaient laissé inachevé sur les côtes d'Afrique, la piraterie a cessé d'être au nombre des empêchements des voyages maritimes.

Mais restaient toutes les longueurs, toutes les incertitudes et toutes les tribulations de la traversée avec un bâtiment à voiles, le temps calme ou la tempête, l'épreuve du manque de vivres ou d'une cohabitation sans règle. Si tout cela était bravé autrefois, c'est que l'émigration est une nécessité pour certaines créatures : souvent même un besoin de l'âme encore plus qu'un besoin du corps.

Voyez d'ici cet ami, éprouvé par nos dissensions, et qui, en ayant souffert au-delà de ses forces, désire

s'éloigner. Il ne cessera pas de vous appartenir par le cœur; ne l'arrêtez donc point dans ses projets. Rendez plutôt grâce au Ciel de ce qu'il peut, aujourd'hui, trouver à heure fixe un bateau à vapeur (chargé de dépêches) qui le couvrira du pavillon de sa nouvelle patrie, et lui rendra aussitôt le courage, dont il a tant besoin, pour continuer la vie, et attendre des jours plus heureux!

Sur la même ligne, au point de vue de la sollicitude qu'il nous inspire, nous placerons cet émigrant qui, pour subvenir aux besoins de ses enfants, renonce à toutes les douceurs de la vie, à toutes les joies de la famille, et va affronter les plus périlleux hasards sur la terre étrangère. Il fallait lui rendre le passage facile et commode; l'Entreprise Transatlantique viendra bien à propos pour cela.

Dans la classe de ce dernier genre d'émigrants, on doit ranger les habitants de l'une et l'autre rivière de Gênes, ces Ligures pour lesquels l'émigration fait partie de la vie locale, partie intégrante.

Ils se marient jeunes, et ne comptent que sur leur ravail, comme moyen d'élever leur famille. Ce travail, dans leur pays même, leur fait quelquefois défaut; la variété des récoltes n'étant point là pour le multiplier et lui donner une succession continue. — D'un autre côté, la vitalité prend un grand développement sous le climat tempéré et salubre de la Ligurie... La patrie demande le sacrifice de quelques-uns au profit de ceux qui ne sauraient émigrer. — Le Ligure puise alors dans la vue de la mer le courage qui relève, la résignation qui apaise à l'égard du présent, et l'espérance qui rattache à la vie future.

De tout temps, les habitants de la Ligurie ont émigré, mais ils sont restés toujours fortement attachés au sol natal, s'éloignant seulement pour trouver le travail qu'il ne saurait leur donner (1). Rarement ils transportent

(1) La Ligurie pourra conserver quelques-uns de ses enfants

avec eux leurs femmes et leurs enfants. Ils ne s'y décident que tout autant qu'ils ont la certitude de se rendre dans un pays privilégié et d'y trouver des avantages assurés. — Si le Ligure émigre seul, il ne cesse pas d'avoir le projet de venir se retremper au sein de sa famille, et en attendant, par des prodiges de privations et d'économie, il envoie à celle-ci tout l'argent qui peut lui être nécessaire.

Cette pensée du retour, toujours vivante, est un aliment à la navigation. Un tel émigrant est à soigner plus qu'un autre. Si au départ il a pu bien péniblement payer une place d'entre-pont, lorsqu'il rentrera dans ses foyers, avec une petite fortune, il payera largement une seconde place.

L'entreprise des Bateaux Transatlantiques devra donner passage à des populations moins morales, moins dignes de respect que celles de la Ligurie, mais elle ne les accueillera pas moins bien.

Les émigrants de tous les pays voisins des États-Sardes, de l'Allemagne méridionale et de la Suisse, viendront s'embarquer à Gênes. Il ne faut pas juger de ce qui pourra exister à cet égard par ce qui s'accomplit à cette heure; lorsqu'on ne viendrait à Gênes que pour y monter sur des bâtiments à voiles, avec

de plus, en proportion du développement de l'Entreprise Transatlantique à Gênes. — Comme moyen de juger de l'avenir à cet égard, voici le relevé des personnes que le *Lloyd* autrichien emploie :

Expéditionnaires	154	2346 hommes.
Capitaines	107	
Machinistes et marins	1124	
Ouvriers charpentiers et autres	961	

La retenue pour les pensions aux veuves et aux enfants mineurs qui ont perdu leurs chefs de famille, dans le service de la Compagnie, a déjà fourni un fond considérable. — Cet exemple sera suivi par la *Transatlantique* ?.....

la crainte de n'atteindre jamais les rivages si désirés de l'Amérique!

Organisez des moyens de transport convenables et vous aurez des émigrants. Sur mer, tout comme sur terre, les voyageurs sont multipliés par la facilité même des transports. Les progrès de la locomotion sur mer demandent qu'on ne s'occupe pas seulement des voyageurs, au point de vue des économies de frais de passage, mais encore au point de vue des avantages qu'ils trouvent dans les lieux d'embarquement.

La Mediterranée, plus qu'une autre mer, est faite pour familiariser avec l'idée du séjour à bord, et l'émigrant ne recourra aux ports de l'Océan que faute de trouver dans le Midi cette organisation qui lui est nécessaire pour pouvoir se diriger, toujours utilement, vers l'Amérique.

Il ne suffit pas en effet à l'émigrant de trouver des départs réguliers et à jour fixe, ou de pouvoir compter à bord sur des aménagements bien entendus, et une nourriture suffisante et de qualité convenable; il faut qu'il soit certain de ne pas trop dépenser en attendant l'embarquement, et de recevoir, au lieu même du départ, tous les renseignements possibles, relativement au pays où il désire arriver.

Pour rassurer l'émigrant à cet égard, il a été formé dans les villes maritimes du Nord des maisons d'émigration. Le haut commerce de la ville de Brême a créé, en ce genre, par souscription, un établissement qui ne laisse rien à désirer (1).

(1) L'émigrant qui arrive à Brême, sait d'avance qu'il ne dépensera par jour que 0 fr. 75 c. pour sa nourriture, et que toutes les autres dépenses sont modiques et sagement tarifées. — Il compte pour ses effets sur une place dans des magasins, où ils seront soignés et surveillés; — enfin, en se rendant dans un établissement d'émigration, il espère lier des rapports avec d'autres voyageurs; des rapports capables de survivre à la traversée et de faciliter d'autant l'accomplissement de ses projets d'avenir.

Ces établissements maintiennent des agents honnêtes et moraux qui vont au dehors recueillir les émigrants, et sont en mesure de leur faire obtenir l'avance des frais de la traversée, et même de leur préparer un traité de leur sort au débarquement, pour qu'ils n'aient pas à subir sur la terre étrangère l'épreuve d'un marchandage déplorable.

Il y aura à Gênes quelque chose de semblable..... — Les personnes les plus honorables se feront un devoir de veiller sur les intérêts de l'émigrant malheureux (1).

L'émigrant riche, ce voyageur qui ne se déplace que capricieusement, a besoin lui-même qu'on s'occupe de son sort. Il devra, sous de hauts patronages, s'ouvrir des bureaux pour lui offrir tous les rapports faciles et vrais touchant le trajet qu'il va faire, et lui donner les moyens de recueillir, promptement et d'une façon analogue avec la nouvelle locomotion, tous ces objets qui se trouvent dans nos grandes villes, encore épars comme au temps où, après y être arrivé à petites journées, on ne devait en repartir qu'en patache ou en coche, à des heures indéterminées!....

Mais ce n'est pas de ce genre de passagers dont nous voulons nous occuper dans l'intérêt des Bateaux Transatlantiques de Gênes; quant à lui, il a mis seulement Rio-de-Janeiro et New-York sur son itinéraire, parce que les distances qui nous en séparent disparaîssent chaque jour davantage en présence des moyens de communication plus faciles. Vienne le jour où il pourra atteindre Sidney, dans l'intervalle de temp squ'il entend consacrer à ses émotions maritimes, on n'entendra plus parler de lui.

(1) L'émigration suisse, du moment où elle trouvera dans le port de Gênes des facilités plus grandes qu'ailleurs, arrivera toute entière, tout comme elle pourrait le faire si le Luckmanier était percé.

Il vaut mieux pour l'Entreprise Transatlantique ce voyageur sérieux qui n'affrontera les pays sombres et brumeux du Nord, à Anvers, ou à Southampton, que pour aller plus vite rejoindre un père mourant. Dans toutes les autres circonstances de la vie, à bien peu d'exceptions près, ce voyageur donnera la préférence à la traversée la plus directe, la plus économique, et il saura attendre à Gênes le moment du départ.

De tels hommes forment la circulation vitale des chemins de fer. Ils formeront la meilleure partie des trans ports des Bateaux Transatlantiques.

On trouvera surtout là, ce travailleur aux ressources si exactement mesurées, qu'il doit se déplacer aux moindres frais possibles; et ce négociant qui, en présence de la concurrence, n'a pas la liberté de faire des dépenses inutiles.

C'est à leur occasion qu'il a fallu dire : « Mettons les « voyages à la portée de ceux qui cherchent aujour- « d'hui le pain qu'ils consommeront demain. »

Pour ceux-là, il n'était pas nécessaire de songer à cette grande vitesse, qui ne saurait être payée que par les lettres pressées, par certains paquets d'échantillons, ou par des voyageurs exceptionnels.

L'émigration sage, la plus forte phalange sur laquelle la Transatlantique compte, ne tient pas à voyager bien rapidement : il lui suffit d'arriver pour prendre en Amérique la place que personne n'a songé à utiliser, ou tout au plus celle des populations qui passent dans les régions de l'or, — dans le Pacifique.

Pour ce dernier cas, elle accomplit ce mouvement lent de la marée, qui fait succéder le flot à un autre flot.

Bornée dans ses projets, une telle émigration n'aura pas les chances des orpailleurs, mais elle évitera leurs décomptes (1).

(1) Les habitants du Golfe de Gênes qui émigrent si facilement, ne se sont pas dirigés vers la Califournie, et encore moins vers



La Californie et l'Australie ne seront pas toujours riches par leur or; elles ne le deviendront sûrement que par la culture et l'industrie, développées par la présence providentielle d'une population nombreuse.

En effet, s'il n'est pas de partie du Nouveau-Monde dont la véritable richesse, l'agriculture, n'ait été négligée d'abord, il n'en est pas aussi où la population et les habitants n'aient été amenés par la recherche même imaginaire de métaux précieux. Partout l'excavation d'essai du mineur a précédé le sillon de labourage qui devait lui survivre.

Les Suisses (1), ces hommes si prudents et si avisés, le savent bien; dès-lors après avoir envoyé d'abord de colons en Californie, se replient-ils maintenant sur le Brésil. Les émigrants suisses arrivent à Santor pour passer dans les Terres de Guarapuaba, ou sur les propriétés que le Consul Helvétique à Rio-de-Janeiro se trouve avoir acquises dans la province de San-Paulo. Leur but est de se livrer à l'agriculture.

Ces émigrants arrivent grêvés chacun d'une avance de 5 ou 600 francs, s'ils ont fait la traversée ayant une chambre à bord, ou seulement de 3 à 400 francs s'ils ont pu se contenter de l'entre-pont. Une somme de 600 francs ou même de 1,000 francs pour des hommes qui ont le sentiment d'eux-mêmes et qui vont se trouver en présence du travail, ne saurait leur faire en rien perdre leur liberté.

l'Australie, ce qui fait leur éloge et prouve combien est grâve, calme et raisonnée la pensée qui les éloigne de leur pays. — Les besoins de leurs familles, qu'ils entendent assurer, ne sauraient être satisfaits à l'aide d'une chance aléatoire, comme celle du passage dans le Pacifique. — De plus, pour eux, bonnes gens, la richesse n'est estimable qu'en proportion de la peine au prix de laquelle on l'acquiert.

(1) En l'année 1852, il a émigré 9,000 habitants de la Suisse en Amérique, dont un tiers des seuls cantons limitrophes avec les États-Sardes.



A des conditions pareilles nous conseillons aux habitants de la Ligurie d'accourir non-seulement dans la de San-Paulo (1) au Brésil et dans toutes les parties de l'Amérique où l'on parle le portugais et l'espagnol qui se rapprochent de leur langue maternelle, mais même dans toutes les autres parties du Continent américain; car ils sont assurés de pouvoir vivre partout où un autre colon vivra.....

On ne dit pas assez aux émigrants qu'il n'est pas en Amérique une seule localité où l'un d'entre eux ne doive trouver une position lucrative, mais surtout digne. — Même dans les pays à esclaves, un émigrant pourra être à sa place!.....

S'il a des idées élevées, cet émigrant, il ne craindra pas de travailler à côté d'une pauvre créature dépouillée de sa liberté; il s'en fera même un devoir pour peu qu'il veuille entrer dans les vues de la Providence.....

Généralement nous jugeons mal la question de l'esclave, parce que nous manquons de la connaissance des faits. — Voici au fond ce qu'il en est à cet égard :

Les travaux accumulés sur le sol, formant seuls le capital de la civilisation et distinguant les pays civilisés des pays barbares, les besoins de l'Amérique furent d'abord si grands, qu'il fallut prendre ce capital de travaux de toutes mains..... L'Afrique envoyait ses habitants. — Dieu sait à quelles conditions on les acceptait!

Heureusement chaque âge a vu le terme de bien des douleurs et de bien des injustices. — Cette pauvre Afrique, destinée à recevoir tant d'autres leçons d'honneur, est mise désormais dans l'impuissance de réduire ses enfants en esclavage, pour les exposer au dehors à l'état de vile marchandise.....

(1) La vaste province de San-Paulo jouit d'un climat tempéré comme celui de l'Europe, les terres y sont fertiles et arrosées par de magnifiques cours d'eau, affluents du Parana; ce qui permet de profiter des plus belles navigations intérieures du Brésil.

Quant aux malheureux qu'elle a déjà expatriés, ils attendent tout du contact des émigrants, du contact de ces manœuvres libres qui leur apprendront le travail consciencieux et intelligent, — le travail moral, qui consiste à faire beaucoup et bien, sans violence et seulement par respect de soi-même.

Oh! vous émigrants, vous auriez un mandat si relevé, et vous tarderiez de l'accomplir; vous tiendriez en vos mains la liberté de ces esclaves infortunés, et vous refusez de la leur donner! — De grâce, consentez à travailler côte à côte de l'esclave, sous le commandement de ces hommes que les exigences de l'agriculture et de l'industrie ont réduits à la condition de maîtres.

Vous serez bien reçu dans les pays à esclaves, n'en doutez pas; les planteurs qui vous attendent, savent bien qu'il ne suffit pas d'ouvrir les portes de leur pays à des populations intelligentes, dociles et frugales; ils veilleront sur vos besoins; ils vous répartiront convenablement sur leurs exploitations; ils conviendront avec vous d'un salaire convenable, dès qu'ils vous auront vu à l'œuvre (dès qu'ils se seront formé de votre aptitude ou de votre adresse une idée favorable), et si vous les contentez par des travaux difficiles et pénibles, ils sauront toujours vous récompenser avec équité.

Vous tous, émigrants, sachez bien que ces Planteurs dont on a parlé si étrangement sont pour la plupart des êtres que distingue la noblesse du cœur et de l'esprit. Jusqu'au moment de votre arrivée ils ont souffert de ne pas commander à des hommes libres, et ils ont été humiliés de la possession légale d'une créature humaine.

Cette possession légale d'une créature humaine est partout un embarras pour la civilisation. Ayons donc des idées justes à cet égard.

Nous aussi, de ce côté de l'Atlantique, nous avons des ilotes de l'ignorance et de la misère, des ilotes pour

lesquels nos institutions et nos lois ont été jusqu'ici impuissantes!

Certains ouvriers de l'industrie d'Europe ne sont-ils point, par l'abrutissement, au-dessous de l'esclave d'une sucrerie de l'Amérique du Sud, ou au-dessous de l'esclave d'une rizière de l'Amérique du Nord? — La question du paupérisme embarrasse autant le Vieux-Monde que la question de l'esclavage embarrasse le Nouveau!

C'est de concert de l'Europe avec l'Amérique que notre époque résoudra l'une et l'autre question, car le Nouveau-Monde est en position de donner aux hommes comme aux choses leur véritable valeur....

Si l'émigrant retrouve l'esclave blanc sur la terre étrangère, c'est bien à côté de celui-ci qu'il ne doit pas craindre de travailler, car fraternellement il est obligé de l'aider dans son retour à la moralité, dût-il pour le faire moins douloureusement, aller chercher avec lui quelque forêt vierge où n'auraient pénétré ni la hache ni la bêche.....

Nous rentrerons dans notre sujet en faisant observer que, quelques soient certaines obligations de devoir envers nous-mêmes, nous choisissons en Amérique le travail que nous voulons et partout où nous le voulons.

Pour parler seulement, en ce moment, de l'Amérique du Sud, et témoigner de ce qui peut y être fait, nous raconterons qu'il a suffi, des seuls efforts particuliers de quelques habitants de la Ligurie, pour trouver à vivre à Montevideo, et pour arriver à y vivre d'une sorte de nationalité à eux.

Les habitants du Golfe de Gênes sont maintenant là en nombre si considérable, qu'ils savent se faire respecter et avoir des institutions à eux (1).

(1) *Voir* la *Gazette Piémontaise* du 20 juillet 1853, n° 470, au sujet de la fondation d'un Hôpital Italien à Montévideo. — Le Président de la République Orientale de l'Uraguay assistait à la cérémonie. — M. le Ch.ier Emmanuel Cerutti, chargé d'affaires des États-Sardes à Rio-de-Janeiro, s'y trouvait aussi. — Mais tous

Le défaut de résolution des descendants plus ou moins directs de ces bons Espagnols, leur a permis de faire plus sûrement fortune, en ouvrant un plus vaste champ à leur activité.

La Plata, le Brésil, le Pérou et le Mexique offriraient les mêmes avantages à l'émigration Ligure. Dans tous ces pays, elle trouverait ces natures trop nonchalantes pour être grandes, ces hommes qui raisonnent et ne concluent jamais, ces hommes qui meurent sans avoir rien accompli que de malheureuses imprévoyances, et sur la tombe de chacun desquels il faut inscrire, à la fin d'un éloge pompeux : ..... « Il n'a pas su vouloir ! »

Tous ces pays sont beaux et d'un immense avenir, mais ils ont été jusqu'ici en proie à cet esprit d'hostilité qui divise et produit des situations d'isolement déplorables. On n'avait pas pensé, à profiter à l'aide de relations au dehors des ressources dont la nature a été si prodigue.

Par bonheur, cet état de choses tend à cesser. On verra partout s'accomplir ce qui se passe pour la République Orientale de l'Uraguay, où le Gouvernement, éclairé d'un sage Président, Don Juan Francisco Girò, fait oublier, dans un an de paix, tous les malheurs de dix ans de guerre.

Une des premières richesses que l'on sent le besoin d'utiliser, est celle de la navigation fluviale; les résultats en rendront le champ des émigrants sans bornes, car l'Amérique du Sud est coupée, en tous sens à l'intérieur, par des grands fleuves qui tiendront lieu encore longtemps de chemins de fer.

Jusqu'à présent, quoique tous les fleuves aboutissent à l'Atlantique, en venant de l'Europe, c'est à peine si

les amis des lignes transatlantique de Gênes remarqueront avec plaisir qu'il y avait également, à cette cérémonie le capitaine de frégate des États-Sardes en observation à la Plata, le Ch.ier Albini, le fils de cet amiral Albini, qui devant le Sénat a été si favorable à la loi du 11 juillet 1853.

l'on pouvait atteindre quelques marchés de l'intérieur très-rapprochés des côtes.

Maintenant plus rien de tout cela; l'établissement d'un service de navigation sur le fleuve Paraguay et ses affluents, le Parana surtout, est un fait consommé. Une Compagnie d'Anglais et d'Américains du Nord remonte journellement le fleuve Paraguay jusqu'à l'Asoncion; les émigrants pourront en profiter, et trouver ainsi des pays neufs qui leur vaudront mieux que la Californie.

Dans le même temps, le Gouvernement du Brésil vient de s'entendre avec celui du Pérou pour ouvrir la navigation du fleuve des Amazones, à l'aide d'un service subventionné. La convention internationale comprend tous les affluents de ce vaste bassin, ce qui permettra d'atteindre, non-seulement le Pérou, mais même la République de l'Équateur.

Ce sont là des révolutions pacifiques dont les voyageurs sont appelés à profiter, et qu'ils doivent même se presser d'utiliser.

Dès le moment où les ressources immenses offertes par l'Amérique du Sud à l'émigration et au commerce, seront bien appréciées, les passagers ne sauraient manquer pour ces contrées; cependant l'Entreprise Transatlantique de Gênes compte encore plus sur le mouvement des voyageurs entre Gênes et l'Amérique du Nord (1).

New-York est plus que jamais sur la route entre l'Europe et le Pacifique, depuis que l'ouverture d'un chemin

(1) L'émigration européenne, qui s'élevait en 1844 seulement au chiffre de 61,000 chaque année, a été de 300,000 en 1852, pour l'Amérique du Nord, dont 2/5 d'Allemands et de Suisses.

Les seuls ports suivants ont envoyé, savoir:

Anvers	14,000	émigrants.
Hambourg	30,000	id.
Brême	58,500	id.
Le Hâvre	60,000	id.

de fer facilite le passage de l'istme de Panama (1). Il faut 30 jours de New-York à San-Francisco; dont 10 pour atteindre l'istme du côté de l'Atlantique, et 20 pour la navigation à faire le long de la côte occidentale de l'Amérique.

Sans parler du mouvement du commerce propre à cette place, et de tous les voyageurs qu'elle est à même de mettre en circulation à cette occasion, on peut dire qu'il y aura toujours, des passagers à New-York, ou à prendre pour New-York.

Les communications devenant plus faciles, la fantaisie seule suffira pour colporter matériellement des individus partout où autrefois on aurait envoyé seulement une lettre. New-York sera le rendez-vous de tout ce monde mobilisé et flottant, New-York recevra aussi, pour les réexpédier, les voyageurs des Antilles et des Guyannes; mais dans la clientelle pour New-York, sur laquelle comptent les lignes transatlantiques de Gênes, se trouvera surtout l'émigration des colons pour l'Amérique du Nord.

Les habitants de la Ligurie, ne doivent pas se laisser influencer par l'idée d'un succés plus facile ailleurs, j'en conviens, mais moins sûr et plus limité. Il est de leur intérêt de se porter franchement vers les États-Unis.

C'est avec satisfaction qu'on aura vu dans le compte-rendu du dernier semestre du mouvement commercial de New-York, l'annonce de l'arrivée de 272 émigrants gênois, venus des environs de Chiavari. Ce sont des travailleurs qui ont le projet de louer leurs œuvres et de retourner après avoir réalisé quelques épargnes.

Il suffirait de procurer à ces émigrants un travail

(1) L'*Eco d'Italia* de New-York, à la date du 1er août 1853, annonce l'ouverture d'un tronçon de chemin de fer qui facilite le passage par l'Istme de Panama. — Dans le courant de juillet cette voie auraient transporté: 2,488 passagers d'allée et de retour; des marchandises diverses estimées 40,000,000 de dollars; enfin, 6,855,626 dollars en lingots d'or de la Californie, et 360,000 dollars en lingots d'argent venus du Pérou et du Chili.

lucratif pour qu'ils ne songeassent plus à quitter les États-Unis. Il en arriverait même alors d'autres ayant cette fois avec eux leur famille,... de manière à former dans l'Amérique du Nord une colonie plus importante que celle de Montevideo.

Si M. le Ch.ier Mossi, chargé d'affaires des États-Sardes auprès du gouvernement de Washington, ne néglige rien pour bien faire apprécier ses compatriotes, ainsi qu'on est fondé à l'attendre de lui, le service rendu aux Américains du Nord sera immense. L'habitant de la Ligurie est sobre et persévérant comme se trouve obligé de l'être celui qui naît dans un pays dont le sol est par lui-même pauvre et stérile.

Rien de plus beau que les productions qui entourent la cabane du Ligure sur les bords du Golfe de Gênes ; mais rien qui exige plus de travail, pour un faible résultat! Nulle part les Américains du Nord ne trouveront des manœuvres avec lesquels ils puissent mieux apprécier l'économie d'un travail secondé par l'intelligence et par la droiture de celui qui l'accomplit.

Les émigrants de la Ligurie remédieront volontiers au manque de bras, dont souffre l'agriculture des États-Unis, et sauront entrer dans tous les détails de ces récoltes, pour lesquelles on a cru jusqu'ici ne pouvoir employer que des esclaves. — Quoiqu'ils soient agriculteurs par goût, ils pratiquent au besoin tout aussi bien l'industrie, qui est en usage dans le pays où ils se rendent, et s'en acquittent même avec une dextérité qui les fait rechercher.

Celui qui a vu la vie des manœuvres ligures dans les ateliers de France, peut répondre qu'aucun genre de fatigue et de souffrance ne saura les arrêter; pourvu que, d'un côté, on leur accorde le respect qui est dû à tout ouvrier dévoué à son travail, et qu'on sache, de l'autre, leur attribuer la récompense due à leur bonne conduite.

On pourra surtout retenir les habitants de la Ligurie

dans les États-Unis, par la perspective d'un partage de terres. — Dans un pays aussi bien organisé et où les chemins de fer, à mesure qu'ils vont ouvrant de nouveaux pays, mettent en circulation de nouveaux éléments de prospérité, il sera facile de complaire ainsi à l'émigration venue des États-Sardes.

Tous les Ligures désirent posséder un morceau de terrain. La propriété a tant de charmes; — surtout aux États-Unis, où ce qui concerne les intérêts matériels est réglé par des lois si parfaites et si sages! — Par des lois qui procèdent de la volonté d'un grand peuple, appelé à de grandes choses; appelé peut-être à réaliser ce que Platon croyait pouvoir nous dire mystérieusement de son île de l'Atalantis.....

Qui n'aimerait à vivre sous un Gouvernement en rapport avec le sentiment public comme celui des États-Unis? Un gouvernement qui a su se défendre des violences de l'enthousiasme et des orgies de la gloire!.... La force militaire dans le passé des États-Unis n'a joué qu'un rôle secondaire, la politique a tout conduit; cette même politique fera bientôt de l'Amérique du Nord une puissance de premier ordre, qui ne voudra être étrangère à rien de ce qui s'accomplit en Europe.

Mais c'est l'aspect même du pays qui, pouvant être jugé plus généralement, doit plaire à tous! Cette brillante végétation, si diverse de la nôtre, et surtout ces villes qui se sont élevées par enchantement dans des positions à souhait.

Cincinnati, cette reine de l'Ouest, au centre de ce fertile État de l'Ohio, de cet État qui cultive le meilleur blé de l'Union (1).

(1) La cathédrale catholique de Cincinnati contient un *Wan-Dick* et une *Murillo* qui sont l'un et l'autre justement appréciés. L'observatoire de la même ville se trouve dirigé par le célèbre Mitchell. Quant a son *Museum-Vertern*, d'ailleurs si fourni, il ne demande qu'un classement méthodique et quelques légères éliminations pour avoir une des premières places dans la science.

Louis-Ville, la cité la plus considérable du Kentuky, absorbant à elle seule les deux tiers du commerce des États-Unis.

La Nouvelle-Orléans, qui réalise tout ce que les Français avaient espéré en la fondant.

Boston, la capitale de l'État si industriel du Massachussets.

New-York enfin, New-York l'impériale, cette ville prodigieusement grande, dans laquelle les lettres et les arts prospèrent aussi bien que le commerce et l'industrie (1). Le Palais de cristal édifié là, avant que Paris ait le sien, nous en dit assez.

Ce Palais à peine ouvert est rempli; quoique sa superficie présente le double de celle du Palais de Londres, par suite de l'heureuse disposition des galeries, — et les produits sont loin d'y être étalés convenablement...

Cependant ce ne sont là tout au plus que des échantillons de tout ce que l'Amérique et le vieux monde pourront désormais échanger, et dont plusieurs ne passaient pas d'un pays dans l'autre, faute d'y être connus.

Dans cette exposition on peut voir à la fois les œuvres pratiques ou mieux les applications du génie de l'industrie américaine qui doivent être exportés du Nouveau-Monde en Europe, et les objets de goût aussi bien qu'une infinité de choses du Vieux-Monde, qui seront désormais encore plus recherchées par l'Américain (2).

(1) Toutes les productions artistiques et littéraires sont désormais annoncées à la fois à New-York, à Paris et à Londres. — Il n'est pas jusqu'aux moindres de ses litographies, par lesquelles nous sommes impressionés si diversement, qui ne soient recherchés de l'autre côté de l'Atlantique tout comme de ce côté-ci. — Les presses de Lemercier, de Paris, travaillent pour Emile Seitz, 233, Brondway, à New-York. le même jour où elles éditent pour Deziario, 25, Boulevard-des-Italiens, à Paris, et pour C. Gombard Janin et Comp., 25. Bernen-St-Oxf-St, à Londres.

(2) Les États-Sardes se trouvent avoir envoyé à l'exposition de New-York la pluspart des objets qui se sont fait remarquer à Londres l'année dernière, des velours et des soiries plus particu-

Cette Exposition fera époque dans les rapports du Nouveau-Monde avec l'Ancien, et les avantages que nous en retirerons ne seront pas moindres que ceux qu'en retirera l'Amérique.

L'Américain aime les sciences autant qu'on les aime dans le Vieux-Monde : — il les aimera davantage à mesure qu'il les verra tributaires des arts, des manufactures, de l'industrie agricole, de tout ce qui tend au bien-être....

A la vue de nos chefs-d'œvre envoyés à l'Exposition, il sortira le besoin d'avoir une idée sommaire et rapide de notre civilisation, au moins en ce qui concerne les arts. — Au milieu de tout ce qui l'entoure, le cœur lui paraîtra trop oublié et l'imagination trop limitée dans ses effets.... (1).

Au nombre des localités que l'Américain voudra visiter sera Gênes, — Gênes, dont Pétrarque disait déjà de son temps à un de ses amis, qu'il fallait absolument voir l'activité de sa population, la majesté de son site et de ses édifices, ces palais de marbre, qui le cèdent encore à la campagne de la Ligurie en magnificence et en délices. — Les voyages des habitants des États-Unis à Gênés et dans le Vieux-Monde seront profitables à l'Amérique, et réciproquement Gênes et l'Italie en ressentiront les doux effets (2).

lièrement ; tout cela sera apprécié d'une manière favorable, il ne faut pas en douter. Et les voyageurs apportant un jour à la vente ces précieuses marchandises, se trouveront avec elles à bord des Bateaux Transatlantiques de Gênes.

(1) Les Américains ne commencent pas mal a voyager en Europe ; en 1851 on en comptait plus de 3.000, attirés seulement par le désir de pérégrinations instructives ; — mais ils devraient un peu plus se porter vers le berceau de l'ancienne civilisation ; ce berceau qui sera aussi celui de tous ses progrès dans l'avenir.

(2) Les Américains, en fait de beaux arts, sentent comme nous, surtout s'ils viennent s'inspirer en Italie. — Quel est le voyageur qui n'a pas visité, à Florence, l'atelier de Hiram Powers ; cet enfant de l'État du Vermont, l'auteur de cette esclave grecque si

Car, étendant la pensée de l'honorable Président Franklin Pierce, on peut dire que nous sommes arrivés à une époque utilitaire, c'est-à-dire à une époque où tous les pays ont besoin les uns des autres, et où il est avantageux qu'ils aient des rapports faciles. — Ils y perdront bien les uns et les autres quelques âmes d'élite, qu'un froissement passager éloignera de la patrie ; mais malgré ces pertes accomplies pour la vie active les masses y gagneront.....

L'intérêt des pays que l'émigration va peupler, ne pouvant plus être contesté, après ce qui précède, il resterait à s'occuper des pays que quittent les émigrants.

Sans parler de ces vides matériels qui, en général, sont bien vite réparés dans les pays habités depuis longtemps, — un grand mouvement d'émigration crée, à coup sûr, un mouvement commercial que l'on ne saurait jamais assez prendre en considération.

On n'a pas seulement à approvisionner l'émigrant à son départ, pour la traversée (1); il faut, le plus

remarquée à Londre, et dont on a dit que Canova et Pradier n'eussent pas refusé de signer un tel chef-d'œuvre. — Powers travaille en ce moment à une belle statue du Génie de l'Amérique, destinée à être placée dans une salle du Capitole à Wasington. — Powers n'est pas le seul sculpteur américain qui se trouve en Italie. — Les États-Unis ont aussi leur pleïade de peintres : West, Leslie, Huat, Dudley, etc.

(1) Il existe dans les ports du Nord de l'Europe un réglement relatif à l'approvisionement à bord de tout bateau qui passe en Amérique avec des émigrants. Ce réglement exige, à raison de chaque 100 passagers, la quantité des objets suivants :

Pain	6,500	livres
Farine, riz et légumes	2,500	»
Pommes-de-terre.	4,550	»
Beurre, huile et graisse.	4,875	»
Sirop ou sucre.	150	»
Café	150	»
Thé	40	»

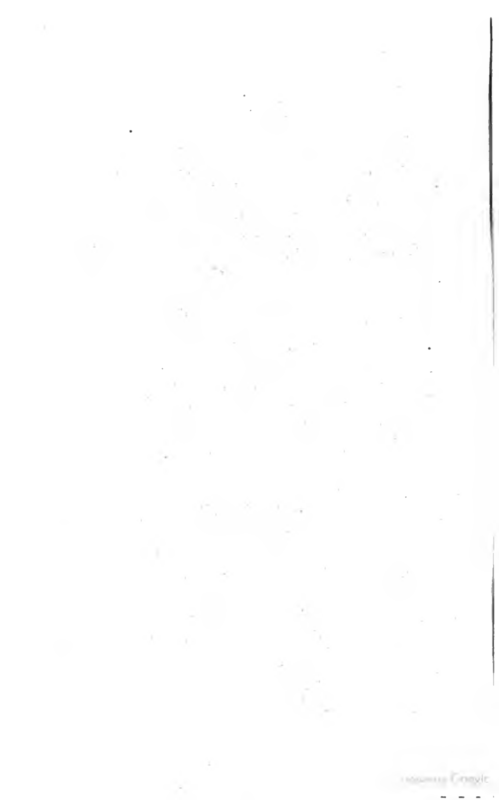
souvent, songer à ses besoins à l'arrivée, ces besoins continuent sur la terre étrangère, — ils sont même plus grands, à mesure qu'il devient riche et heureux. — Le pays qu'il quitte gagne à tout cela.

Sorti des pays civilisés avec le sentiment ou la connaissance de tous les aises de la vie, l'émigrant devient, lorsque la fortune le seconde, un consommateur fabuleux, surtout pour ces superfluités qui laissent tant de bénéfice à la vente. — Il faut aller lui offrir plus particulièrement les produits du sol et de l'industrie de son pays, — ces objets dont il n'a pas oublié l'usage (1). — Quant à lui, il donne, en retour, le plus largement qu'il peut, le produit de son travail.

Ainsi se forment des rapports commerciaux individuels, qui, par leur collection ou réunion sur certains points, valent mieux que des colonies résultant de traités de paix ou autres. — De telles relations commerciales reposent sur des habitudes morales que rien ne saurait rompre. — L'émigration est donc un bien pour la métropole, et il ne faut pas craindre de l'encourager, en tenant la population au courant des conditions qui au dehors sont faites à l'émigrant.....

Cette marchandise fabriquée qui abonde dans les pays civilisés, suivra l'émigrant jusque sur les rivages des fleuves les plus lointains, jusque-là déserts. Mais afin qu'elle arrive sur de tels points utilement, il faut qu'elle ait la possibilité de se rendre à destination avec sécurité, régularité et promptitude. Nous allons examiner ce qui est à espérer à cet égard.

(1) Le docteur Jhonson, des États-Unis (*Skitcks of the gold regions*), *Esquisses sur les régions de l'or*, a démontré amplement cette disposition de l'homme nouvellement enrichi, à dépenser sa fortune, au profit surtout de son pays d'origine, dont il recherche les produits. — On prouverait ainsi l'avenir immense de l'Ancien Monde sur les nouveaux marchés ouverts au commerce par la civilisation.



CHAPITRE SIXIÈME

Exportation, Importation et Transit des Marchandises.

Ancien commerce de l'Italie. — Commerce actuel, aidé du libre-échange. — Les avantages de cette nouvelle position seront accrus par l'établissement des Bateaux Transatlantiques. — Échelle à Marseille. — Nature des marchandises qui vont de Gênes en Amérique et de celles qui en arrivent. — Extension du commerce de transit. — Calculs des distances en faveur de l'exportation et de l'importation à l'aide du port de Gênes. — Gênes n'a pas à craindre la concurrence du dehors pour ses Bateaux Transatlantiques.

Lorsque le commerce était un secret et un monopole, la jalousie la plus aveugle devait nécessairement exister entre les places maritimes, au point de troubler bien souvent la paix.

Cette rivalité de Gênes, de Venise et de Pise, dont nous avons raconté les détails, ne commença pas autrement. Chacune de ces villes cherchait, avec mystère, pour l'achat et pour la vente, des lieux favorables dont elle voulait jouir d'une manière esclusive.

Afin d'atteindre plus sûrement un tel but, on allait alors à la mer avec des bâtiments armés en guerre; l'émulation même était telle, qu'il fallait spéculer sur la chance de perdre la marchandise et compter sur un profit qui payât largement le risque.....

Gênes arriva, cependant, à se faire craindre et aimer tout à la fois; la neutralité l'enrichit à plusieurs reprises,

mais la neutralité ne fut pas toujours possible, et nous avons dit comment Gênes dut finir comme puissance maritime. — Nous allons maintenant faire connaître le sort commercial de Gênes depuis que la destinée de cette partie de l'Italie se trouvait liée à celui d'une portion plus majeure de sa nationalité, sous l'égide des Princes de Savoie.

Le temps n'était plus où l'établissement d'un comptoir demandait l'intervention de la force des armes, ou d'une négociation diplomatique bien plus longue encore — et même quelquefois plus coûteuse.

Une sorte d'entente générale existait déjà au milieu de l'humanité, et permettait à chaque peuple de se passer de domination, pour avoir en quelque sorte de véritables colonies dans le monde entier. — Les Gênois en profitèrent pour étendre la famille italienne au dehors.

On connaît déjà, par les détails que nous en avons donnés, la colonie de Montevideo; cette agglomération de sujets sardes qui, ne demandant rien que la liberté de travailler, a sû se faire respecter dans les moments les plus difficiles, et avoir très-peu besoin de la protection de la mère-patrie (1).

Le commerce des États-Sardes en même temps qu'il approvisionnait Montevideo, s'étendait sur toutes les côtes des pays voisins. Il y trouvait un accès facile et des entrepôts profitables.

On dit que le commerce du Brésil eut pour le commerce de Gênes des résultats si prospères, que celui-ci se serait ainsi endormi dans les délices de Capoue, au lieu de se porter sur les grands marchés de l'Amérique du Nord, et de songer à reprendre son ancien

(1) On ne saurait assez réfléchir sur la formation de la colonie de Montevideo, afin de hâter le moment où cet exemple sera suivi ailleurs, et où Gênes aura, comme au moyen-âge, des faubourgs à Alexandrie, à Smyrne, à Constantinople, à Tunis et dans d'autres villes.

commerce de l'Orient à Constantinople et à Alexandrie d'Égypte. — Mieux vaut penser que ce commerce gênois, toujours si avisé, n'a pas trouvé alors les circonstances favorables, et qu'il a voulu laisser arriver des circonstances où il pût le faire avec supériorité.....

En effet, au moment de la plus grande prospérité du commerce accompli au Brésil par Gênes, qu'aurait porté cette ville sur les places où la concurrence est des plus générales?

Son industrie, faute d'être stimulée par la concurrence étrangère, ne recherchait pas les bonnes localités et les conditions favorables pour bien fabriquer, ou les recherchait avec une lenteur préjudiciable à l'intérêt du public, — les objets restaient chers; de plus, ils ne s'amélioraient sous aucun rapport, deux circonstances qui en restreignaient le placement, si tant est qu'elles ne le rendissent inutile quant au profit (1).

Ses produits agricoles n'étaient pas dans une situation plus favorable pour l'exportation; car à la suite d'erreurs presque semblables — et grâce aux prétendus droits protecteurs, ils n'avaient souvent qu'une valeur fausse, une valeur locale qui n'était pas en rapport avec celle que les autres pays eussent pu lui donner soit à l'achat, soit à la vente, ce qui en rendait l'échange impossible.

Sous l'influence de tarifs abusifs et élevés, on ne trouve à travailler commercialement que dans les pays mal pourvus, ou qui sont momentanément placés dans des situations anormales, comme l'était alors la majeure partie de l'Amérique du Sud.....

(1) La France consent à susciter, par suite du haut prix du fer (du premier élément de la production agricole et manufacturière), des obstacles déplorables au travail national, tandis qu'elle a, dans le département de l'Aveyron, sur le passage même du chemin de fer qui reliera Bordeaux à Lyon, de la houille et des minerais capables de produire du fer à aussi bas prix que l'Angleterre et la Belgique.

Il fallait, pour paraître avantageusement dans l'Amérique du Nord, et pour avoir en Orient des chances dignes des souvenirs du passé, l'apparition en Italie des premières mesures du libre-échange. — L'usage de ce système, qui faisant disparaître toutes les valeurs fictives et les réduisant au seul prix de revient, élèvera le commerce des États-Sardes au point de devenir le plus réel, le plus sincère, le plus vrai, et, dès lors, le plus étendu.....

L'instant opportun pour inaugurer de telles réformes a été choisi, selon nous, avec une extrême supériorité de vue. — Il était beau, au moment où les États-Sardes venaient de succomber dans une lutte matérielle pour l'Italie, de prendre des mesures pour préparer moralement un triomphe plus assuré dans l'avenir. — La décision était hardie, mais l'heure voulue avait sonné, l'esprit de la nation était préparé à tous les sacrifices. — On eut le courage de les lui demander, et la nation sut les supporter. — Elle en aura la récompense; ses sacrifices seront productifs.

Quant au point de vue théorique, on peut avoir des opinions différentes des nôtres au sujet du libre-échange et de l'opportunité de son application. — Cela cependant ne fera pas moins que divers traités ne rendent déjà quant au travail, les États-Sardes, solidaires des efforts des autres pays. — Ces traités devront être multipliés pour développer encore plus les rapports de peuples à peuples. Mais ce qui est déjà accompli suffit pour mettre une partie de l'Italie en concurrence avec les nations les plus avancées en industrie, en agriculture et en commerce. — Les États-Sardes sauront être à la hauteur de leur nouvelle position.

Pour parler seulement de la partie qui nous occupe, du commerce, — plus de secrets, plus de calculs cabalistiques pour vivre sur un point, en faisant mourir de faim tel ou tel autre; pas plus que pour un homme qui voudrait exister au dépends d'un autre,

— l'intelligence ne saurait plus venir en aide qu'à la vérité.

Désormais, pour profiter du libre-échange et pour prospérer à son aide, il faut rechercher toutes les marchandises soit de première main, soit toujours dans les conditions d'un transport facile et prompt. Le Gouvernement doit favoriser tous les efforts qui ont lieu, afin de seconder l'action du commerce dans ce sens, ou de l'aider à multiplier les affaires dans de telles conditions.

Au premier rang, pour cet objet, se présente comme digne d'encouragement la navigation à vapeur. La navigation mixte à hélice qui, secondée du progrès des sciences et des arts, se trouve en mesure d'offrir *sur mer,* aux rapports commerciaux, les mêmes avantages que *sur terre* on retire des chemins de fer.

Avec des services de bateaux à vapeur, le commerce possède le complément d'action le plus puissant et le plus désirable, c'est-à-dire, des relations *directes*, *régulières*, *promptes et étendues* (1).

Directes. — Les relations sont plus faciles et plus commodes pour l'écoulement de la marchandise; celui qui expédie a les moyens d'arriver jusqu'au consommateur, supprimant les intermédiaires qui surfont et, pour le moins, surchargent de frais inutiles. Si la voie indirecte aussi bien qu'un double fret peuvent être supportés par les lettres, les voyageurs ou certaines marchandises de peu de volume et d'un grand prix, il est de l'intérêt du commerce de les supprimer pour les marchandises pauvres et d'encombrement, pour les marchandises surtout à l'occasion desquelles il faut craindre les déchargements inutiles ou les avaries.

(1) Les maisons Suisses et Allemandes qui sont parvenues à avoir des rapports, continus en Amérique pour le placement d'ailleurs si profitable de leurs produits manufacturés, ne le doivent qu'à l'établissement des services de bateaux à vapeur.

Régulières. — Les relations font que l'on peut s'assurer d'avance des commandes, placer la marchandise d'une manière suivie, graduée et sûre, en un mot, faire les expéditions à point nommé, ce qui va devenir indispensable même pour les points les plus éloignés et procurera des débouchés auxquels on n'aurait pas pu prétendre sans cela. De son côté, le négociant, qui est sur les lieux de la vente, passe désormais des ordres définitifs que l'incertitude de l'arrivée de la marchandise l'empêchait de donner, ou qu'il eût adressés dans des pays plus favorisés. — Rien n'est précieux pour le commerce, et capable de l'étendre, comme des envois fixes et certains.

Promptes. — Les relations raniment nos correspondances et créent les affaires, leur imprimant une activité inouïe. — Dans le même temps, avec le même personnel et le même capital, on fait trois fois plus de transactions, et les échanges se multiplient à l'infini.

Étendues. — Enfin, les relations donnent au commerce ce cercle immense de développement qui est un de ses plus beaux priviléges actuels, et qui assure à toujours sa vie, en lui permettant, au besoin, d'échapper aux calculs coupables de la concurrence.....

Avec les lignes transatlantiques, le commerce des États-Sardes va donc atteindre, d'une manière convenable, le Continent Américain, tant au Nord qu'au Sud; bien plus, comme il se forme une Entreprise pour aller de Gênes en Orient, les rapports du commerce Sarde toucheront bientôt, par la navigation à vapeur, de l'une à l'autre des deux grandes voies de *Suez* et de *Panama*. — Jamais plus puissant levier n'aura été mis entre les mains du commerce des États-Sardes.

A quoi bon cependant un état de choses si brilllant s'il n'est pas permis de trafiquer librement en tout lieu?



— Ceci soit dit à l'occasion du relâche à Marseille, ce relâche qui a été accordé avec tant de difficulté, et qui peut être retiré, d'un moment à l'autre, à la Compagnie Transatlantique de Gênes.

Sans parler de l'inconvénient d'éloigner la marchandise et d'exposer les bateaux à voyager avec des chargements insuffisants; nous observerons qu'en fait de commerce, une interdiction locale est quelque chose de prodigieux; c'est une atteinte à cette liberté d'ensemble que demandent les transactions. — On doit donner accès partout et pour tout; car on ne saurait parquer les relations commerciales à moins de vouloir les détruire.

L'inconvénient du relâche à Marseille consisterait, entre autres choses, à prendre des vins de France, tandis qu'on aurait pu charger des vins des États-Sardes; — mais lorsqu'on veut approvisionner un pays, il faut pouvoir lui offrir des assortiments complets, et être en mesure de chercher au-dehors les objets que le commettant demande.

Il faut savoir les aller chercher au-dehors, même dans le cas où il n'y aurait seulement qu'une différence de prix. — La publicité, au besoin, en fait un devoir forcé; le mensonge n'est plus aujourd'hui, grâce à elle, une monnaie qui ait cours, même de l'autre côté des mers (1).

Le gouvernement des États-Sardes, mieux éclairé sur

(1) Les demandes de vin dans le monde entier sont si grandes, et les quantités récoltées par les États-Sardes relativement, encore si peu considérables, qu'elles auront toujours un placement facile. — En tout cas, la concurrence obligerait les États-Sardes à soigner les vins plus qu'on ne fait généralement, soit dans la manière de les recueillir, soit dans le mode d'emplacer les cépages qui les produisent. — Le pays se trouverait, dès lors, tout au plus forcé de profiter de ses avantages pour produire les meilleurs vins du monde. — Ces vins, que les Bateaux Transatlantiques permettraient d'exporter en masse en Amériqne, de manière à réaliser un jour de la sorte un revenu aussi important que celui des soies en ce moment.

les vrais intérêts du pays et sur la valeur d'une telle question de politique commerciale, laissera subsister, il faut l'espérer, le relâche à Marseille autant que la Compagnie Transatlantique y trouvera son avantage.....

Ainsi, seront plus assurés les chargements qui sortiront de la Méditerranée pour l'Amérique. — Nous voudrions pouvoir ajouter que le relâche à Marseille au retour, sera aussi profitable aux Bateaux Transatlantiques de Gênes, qu'il le sera au départ.

Malheureusement, la chose n'est pas possible, — car règne encore en France, relativement à l'importation, la prétendue faveur au pavillon local. — Ce vieux reste de barbarie qui, dans le temps, eut pour représsailles la marchandise placée à l'abri du feu de l'artillerie...

Jusqu'à quand oubliera-t-on que le moyen de se faire respecter, même de nation à nation, c'est de respecter les autres, et qu'on ne peut avoir sa propre liberté d'action qu'au milieu du développement général de cette faculté pour tous?

Au moment présent, parmi les peuples qui croient à l'avenir, toutes les mesures qui gênent le commerce doivent être aplanies et réduites à des modes de transition pour passer sans secousse à une liberté plus grande.

Ce ne sera pas autrement qu'on pourra développer ce commerce de transit, qui est un besoin général et qui (dès qu'il sera bien connu) n'aura pas de limites quant aux bénéfices qu'il pourra procurer aux locatités qui seront en position de s'y livrer.

Dans le moment, les marchandises que Gênes échange avec l'Amérique, — soit qu'elles lui viennent du dehors, soit qu'elle les ait par elle-même des États-Sardes, — ou qu'elle les destine, les unes à la consommation locale, les autres à celle du dehors, — sont des divers genres suivants:

ÉNUMÉRATION

DES MARCHANDISES EXPORTÉES, DE GÊNES, DANS LES DEUX AMÉRIQUES.

Vins de toutes qualités, eau-de-vie et spiriteux.
Fruits de table frais et fruits secs.
Fruits confits, au sucre et candits.
Amandes, noix, noisettes et pistaches.
Liqueurs sucrées (rosolio) et sirops.
Pâtes de Gênes et autres.
Farine de froment, de châtaigne et autres.
Riz assortis, légumes secs et leurs farines.
Maïs, millet, sorgo, alpiste et grains divers.
Salaisons, conserves et substances alimentaires.
Fromages divers et beurre.
Tissus de soie, velours, satins, gros-de-naples et rubans.
Ornements d'église complets.
Parapluies et ombrelles.
Chapeaux de feutre, de soie et de paille.
Casquettes, vêtements et autres effets à usage.
Toiles fines de lin, de chanvre et de coton.
Toiles fortes pour l'industrie et linge de table.
Toiles à voiles en chanvre et en coton.
Cordages, cordes, ficelles, chanvre et étouppe.
Tissus de laine, draps et flanelles.
Tricots divers, bas et chaussettes.
Dentelles de soie, de fil et de coton.
Mousselines, tulles, gazes et broderies diverses.
Articles de modes et fleurs artificielles.
Passementeries, merceries et boutons.
Éguilles, fils, soies et cotons à coudre.
Parfumeries, pommades, essences et autres préparations.
Sucre en pain et en grains, rafiné ou terré.
Chaises et meubles meublants en bois précieux.
Lits en fer poli et autres objets du même genre.
Cloches en bronze et leurs armatures.
Huile d'olive et olives préparées.
Savons divers et sel roux ou blanc.
Marbres bruts et marbres sculptés.
Ardoises de toutes grandeurs et épaisseurs.
Briques, tuiles et pierre à chaux.

Meules pour moulins à blé et autres.
Poteries, vases de terre, verres et cristaux.
Carton, papier à lettre, papiers peints et autres.
Livres, gravures, cartes à jouer et tarots.
Cuirs ouvrés et peaux préparées.
Souliers et chaussures en tous genres.
Chandelles de suif et bougies de cire ou de stéarine.
Horlogerie et outils relatifs à cette industrie.
Instruments de précision pour la marine.
Médicaments divers préparés et assortis.
Mercure et produits chimiques pour l'industrie.
Aciers en verges et outils pour les mineurs.
Or et argent monoyés.
Bijouterie, orfèvrerie et filigrammes d'or et d'argent.
Corail travaillé et monté richement.
Quincaillerie, tabletterie et bimbelotterie.
Instruments de musique.
Presses et cylindres aptes à produire les pâtes.
Coffre-forts et objets de serrureries.
Appareils de pesage, balances, romaines et bascules.
Poudre, capsules et plomb pour la chasse.
Fusils divers, pistolets et armes blanches assorties.

ÉNUMÉRATION

DES MARCHANDISES IMPORTEES, PAR GÊNES, DES DEUX AMÉRIQUES.

Cotons divers en laine.
Sucre brut et mélasse.
Rhum, tafia et autres spiriteux.
Café, cacao, tapioca et thé.
Tabac en feuilles et cigares.
Cuirs verts, cuirs secs et peaux brutes.
Pelletteries et fourrures.
Os, onglons et cornes de bétail.
Crins, poils et bourre.
Laines et lainages divers en masse.
Viande salée et graisse comestible.
Suif et graisse pour les arts.

Ivoire et fanons de baleine.
Parfums, baumes, essences et huiles volatiles.
Gomme élastique et gutta-perka.
Brai sec, goudron, résine et vernis.
Blé, farine et galette de mer.
Arachides, graines de coton et autres semences oléagineuses.
Soude naturelle et salpêtre.
Guano du Pérou.
Joncs, bambous, noix de coco et plumes d'autruche.
Cire non ouvrée, jaune ou rousse.
Indigo, roucou et cochenille.
Salsepareille, ipécacuanha et quinquina.
Racines et fruits à l'usage de la médecine et de l'industrie.
Huile de poisson, huile de palme et huile d'amande.
Pierres à éguiser et machines diverses.
Stéatite, minéraux bruts et substances minérales.
Plomb, zing et étain
Fonte et vieux fer.
Cuivre de première fusion, bronze et vieux cuivre.
Lingots d'or et lingots d'argent.
Diamants, pierres précieuses et perles fines.
Coquillages de prix, nacre et écaille.
Bois de Jacaranda et bois d'ébénisterie.
Bois divers pour la teinture.
Bois de mélèze pour les constructions urbaines.
Bois légers pour gréement.
Douelles et merrains pour futailles et boissclleries.

Comme on a pu le remarquer, les objets exportés de Gênes en Amérique sont très-variés, — ils sont en assez grand nombre spéciaux aux États-Sardes; on peut dès-lors gagner doublement à étendre leur placement.

Nous ne parlerons qu'en passant — de ces meubles en fer si bien polis et si bien vernis, — de ces chaises qui par leur solidité et leur légèreté défient tout ce qui pourra être fait en ce genre, — de ces filigrammes d'or et d'argent qui sous le rapport de leurs menus détails ne sauraient être surpassés; — enfin de ces mille travaux de bois precieux, faits au tour et si bien finis. —

Ce sont des objets qui doivent trouver partout et toujours des acheteurs.

On a pu remarquer aussi que les Deux-Amériques envoyent à Gênes, surtout des matières premières d'un placement indéfini, tels que le coton, le tabac, les cuirs, le sucre et le café.

Ces importations devront grandir à mesure du développement du commerce de transit. Mais elles sont déjà très-important au sujet du coton et des cuirs (1).

Afin d'épargner des répétitions, nous n'avons pas distingué les objets de l'importation de Gênes dans les Deux-Amériques pas plus que ceux de l'exportation de ces deux pays vers Gênes; l'intelligence du lecteur y suppléera. — Ainsi le riz et la farine ne peuvent aller de Gênes qu'à destination de certaines parties de l'Amérique du Sud, et les machines (arrivant à Gênes) ne sauraient venir que des localités industrielles de l'Amérique du Nord.

Cependant la différence des prix établis peut, dans certains moments, faire opérer des échanges entre pays de productions similaires; ceci est capable de se réaliser à l'occasion des blés pour l'Amérique.

Ainsi, quoique Gênes ait à sa porte les plaines du Piémont si productives en céréales, on voit souvent arriver dans son port soit pour ses besoins, soit pour ceux du transit, les céréales de la mer Noire.

Combien il vaudra mieux à l'avenir, à l'aide de Bateaux Transatlantiques, puiser alors dans les entrepôts de New-York et de Baltimore. Non-seulement on s'émancipera ainsi des chances capricieuses de certaines vicissitudes matérielles et politiques, mais on cessera d'acquitter un tribut inutile aux Russes, qui

(1) L'importation du coton s'accroît considérablement chaque année. — Dans les premiers six mois de 1853, elle a dépassé la valeur de 15 millions de francs. — Quant au commerce des cuirs, Gênes est une des premières places de l'Europe.

ne consomment presque pas de produits des États-Sardes.

De plus, en tirant du blé de l'Amérique du Nord, on aggrandit le champ des transactions et aussi celui des échanges de marchandises Sardes; car, lorsqu'on ira prendre les grains des habitants des États-Unis, on peut, plus que jamais, apporter à ceux-ci les plus belles étoffes de soie, les velours les plus riches, les plus beaux meubles, ils sauront les payer convenablement (1).

New-York n'écoulera pas seulement les produits des États-Sardes en les plaçant dans les pays voisins; New-York est un entrepôt d'où l'on réexporte largement par la voie de Panama. — San-Francisco puise là d'une manière d'autant plus forte, que des services assurés lui transmettent la marchandise en 30 jours au plus.

L'art manufacturier, en présence des besoins de l'Amérique du Nord, peut donc profiter de tous les avantages que les conditions libérales des États-Sardes lui permettent de développer.

La même position est faite à l'art agricole, par le libre échange, aidé des services réguliers des Bateaux Transatlantiques. — On en viendra à déplacer en masse des objets dont la production restait jusqu'ici limitée, faute d'écoulement, — et le prix en sera doublé.....

Les fruits de table, par exemple, qui abondent dans les États-Sardes et qui y sont si beaux, trouveront aux États-Unis un placement avantageux. — Malaga et d'au-

(1) Pour pouvoir se rendre compte du placement, aux États-Unis, des étoffes de soie les plus précieuses, il faudrait savoir avec détails combien sont riches ces habitations de nombreux planteurs, que les lignes de navigation fluviale et les chemins de fer relient aux grands ports de l'Amérique du Nord. — Les objets de luxe s'y trouvent aussi indispensables que dans certaines cours d'Europe. — Les objets d'art comptent là aussi des amateurs. — Les Américains ne sont pas insensibles sous ce rapport, et ils sacrifient aujourd'hui à ce genre de jouissance, aussi largement que les Anglais peuvent le faire.

tres points du littoral de l'Espagne transporteront déjà à New-York des raisins frais et divers produits de leurs riches vergers. Quoique de tels chargements présentent un déchet considérable à cause de la longueur du voyage avec les bâtiments à voiles; les bénéfices sont tellement considérables que ce genre de commerce augmente tous les jours (1).

On exportera des États-Sardes, avec les Bateaux Transatlantiques, presque tous les fruits que les côtes d'Espagne envoyent déja dans l'Amérique du Nord (2), et de plus, des pommes, des chataignes et des amandes fraîches; on pourra même faire passer aux États-Unis des légumes verts et des herbages.

La Ligurie surtout trouvera-là, pour ses jardins, une source de fortune d'autant plus précieuse qu'elle ne s'épuisera point. — Les Américains du Nord parviendraient-ils à produire tous ces objets qui demandent tant de main-d'œuvre? — On devra toujours les leur apporter *utilement* dans des saisons où la nature les refuse à un hémisphère pour les accorder à l'autre....

Du petit au grand, l'art du commerce (en ce qu'il a de plus vrai) consiste dans le déplacement *opportun* des objets de consommation, de tous les points où ils existent en trop grande abondance (3), pour les porter sur les marchés disposés à les rechercher.....

(1) On lit dans le *Times* de Now-York, du 23 mai 1853, que la valeur des fruits qui sortent de la Méditerranée, à destination de l'Amérique du Nord, n'est pas annuellement moindre de 60 millions.

(2) Si les oranges du Pays Ligure pouvaient n'être pas aussi bien accueillies, à New-York, que celles de l'antique Hespérie, on les apprécierait mieux, à coup sur, sous forme de vin. Car, grâce à ce travestissement heureux, il leur à été rendu l'année dernière à Londres un hommage mérité. — Ainsi, l'honorable docteur Hyacinthe Garassini, ancien député des États-Sardes, a reçu pour son délicieux vin d'orange, une médaille à l'exposition universelle.

(3) Ce sera de la Ligurie qu'arriveront à New-York des cha-

Dirait-on qu'en envoyant davantage aux États-Unis on accroitra d'autant la difficulté du fret de retour? Nous observerions qu'on s'exagère beaucoup la difficulté de rétablir la balance commerciale à l'égard du fret. — Les objets à importer en Europe ne manquant pas au fond dans l'Amérique du Nord, il suffira de les réunir à New-York dans les intervalles des voyages, afin de les trouver au moment du départ des Bateaux Transatlantiques.

On pourra puiser pour cela à Boston et dans les villes voisines, qui sont des marchés si riches. — Le tout d'autant plus utilement qu'on aura, à Gênes, à fournir de tous les genres de l'Amérique, l'Orient entier (1).

En effet, la même pensée de résurrection du Génie de Gênes qui a donné lieu à la formation de la Compagnie Transatlantique, vient d'inspirer la fondation d'une autre Compagnie de bateaux à vapeur, qui sous le nom de *Compagnie Orientale* permettra aux Lignes Transatlantiques de correspondre directement par Gênes avec Constantinople et avec Alexandrie d'Égypte.

Le moment, pour l'Italie, de reprendre le commerce de l'Orient ne peut être plus convenable; car l'isthme de Suez est à la veille d'être traversé par un chemin de fer, et déjà tous les produits des Indes-Occidentales arrivent de nouveau par cette voie; de plus, Constantinople, malgré toutes ses vicissitudes, voit accroitre les besoins

taignes en abondance, comme elles arrivent de là, depuis bien long-temps, sur tant d'autres points. — En 1237 la ville de Gênes concédait la licence, aux bateaux de la Ville d'Arles, d'exporter en France des chataignes des montagnes des deux rivières, toutes les fois que le prix de ce genre de produit ne serait pas trop élevé pour nuire à l'alimentation locale.

(1) Gênes peut déjà, à l'aide du service de bateaux à vapeur de l'Ile de Sardaigne et de Tunis, écouler une quantité considérable de produits américains, rapportant en échange de l'Ile de Sardaigne et de Tunis tous les produits similaires que la France retire de l'Algérie.

matériels des peuples, dont elle est l'intermédiaire, et, sous ce rapport, elle ne fut jamais davantage, la clef de l'intérieur de l'Asie (1).

Les Américains, confiant à la Compagnie Transatlantique leurs marchandises à destination de l'Orient et s'en rapportant aux Gênois, pour les retours qu'ils en attendent, sont assurés d'avance de bien opérer, car ceux-ci reprendront, d'une manière convenable, ce commerce auquel ils durent autrefois toute leur richesse et toute leur grandeur.

Les anciens Gênois pénétraient par la mer Noire et les fleuves de ce bassin bien près de l'Océan Glacial; — la mer Caspienne et ses affluents, leur ouvraient le centre de l'Asie, — tandis que par la mer Rouge ou par le golfe Persique, ils allaient jusque dans les eaux de la Chine.

On sait que l'absence de paix entre les nations, et le défaut de sécurité, purent suspendre pour les Gênois de tels rapports........ Mais l'empire des souvenirs est resté. — Il sera d'autant plus profitable que, le libre échange ayant débarrassé le commerce de Gênes de tous les produits, soit manufacturiers, soit agricoles, qui avaient quelque chose de fictif, celui-ci se présente loyalement aux échanges; — se trouvant en mesure de réaliser utilement, tant à l'importation qu'à l'exportation toutes les opérations humainement possibles (2).

C'est surtout dans l'intérêt du commerce de transit

(1) D'après lord Dudley Stuart, la Turquie fait pour l'Angleterre un commerce de transit avec la Perse, tel en ce moment, que l'Angleterre chaque année exporte de la Perse pour 88 millions et y importe pour une valeur de 100 millions.....

(2) Les prix élevés dégoûtent les consommateurs, qui loin de se familiariser avec les produits de la grande industrie européenne, les repoussent et s'en tiennent aux barbares travaux de leurs industries indigènes, pour la confection desquels ils font un dégat affreux de matières premières, que nous leur donnerions les moyens de mieux utiliser!.....



qu'on doit former des vœux pour la Compagnie de Navigation Transatlantique et pour la Compagnie de Navigation Orientale. — Ce commerce de transit, qui joue un si grand rôle dans la vie commerciale sera, pour Gênes, du moment où les taxes et les formalités sont à peu près nominales, et où le Gouvernement est disposé à favoriser tout ce qui peut être nécessaire, sous ce rapport et sous bien d'autres, d'un avenir plus grand qu'on ne pourra jamais le supposer.

Si M. le comte de Cavour veut faire de Gênes le point de relâche Européen entre Suez et Panama, il y parviendra, surtout si le Parlement, sur sa demande donne à cette ville tous les moyens de développer et conserver cette position toute particulière (1).

Nous n'entrerons point à cet égard dans des détails qui nous écarteraient de notre sujet et retarderaient le moment de donner, dans l'intérêt du commerce de transit Européen, quelques renseignements géodésiques.

Gênes est admirablement placée sous le rapport des distances, soit sur mer, soit sur terre. Dans un trajet de 1,490 milles, elle atteint en mer le point où se partagent les deux routes qui conduisent aux plus grands marchés du Continent Américain — l'île de Madère.

Gênes présente une économie de :

90 milles sur Ostende;
150 milles sur Anvers;
240 milles sur Amsterdam;
480 milles sur Brême;

(1) Il faudrait à Gênes, pour favoriser le transit, des entrepôts d'après un système très-économique et très-progressif. — Il lui faudrait aussi un lazaret commode, se prêtant soit pour les passagers, soit pour les marchandises, à toutes les conditions sanitaires, sans imposer ces difficultés matérielles et morales capables de faire fuir à cent lieues des côtes de l'Italie les voyageurs et leurs pacotilles précieuses ....

640 milles sur Hambourg;
870 milles sur Trieste (1).

De plus, de Gênes à Madère on parcourt des parages d'une navigation presque toujours facile; avantage que n'ont point les lignes de navigation qui empruntent le canal de la Manche et la mer du Nord, ou des fleuves qui charrient des glaces, tels que l'Escaut (2).

L'admirable position de la ville de Gênes, du côté de la terre, est accrue considérablement par tous les systèmes de chemins de fer qui se trouvent combinés pour mettre son port en position de devenir un jour celui de l'Europe centrale (3).....

Rien à craindre de la part de Trieste, quant à ces rapports forcés qu'on peut opérer, sur terre, à l'aide de travaux de chemins de fer. — Quand bien même une voie ferrée partant de Trieste traverserait les Alpes et irait atteindre Bâle et le lac de Constance, les États-Sardes et Gênes se trouveraient encore le chemin le plus court pour relier à la Méditerranée les lignes de Strasbourg, de la Germanie, du Wurtemberg, de la Prusse et de la Bavière.

En outre, l'embranchement de Novare mettra la Lombardie, la Vénétie, Trieste elle-même aussi bien que

(1) Le Golfe de Adriatique doit à sa conformation même, à son peu de largeur, à son peu de profondeur, aussi bien qu'aux écueils dont il est entouré, des dangers nautiques qui doublent et triplent ceux de la mer Méditerranée.

(2) L'Allemagne a expédié en Amérique, en 1852, par l'intermédiaire des villes Anséatiques, des marchandises pour 30,000,000

Et la Suisse, par le Hâvre et autres ports, a envoyé, aussi en 1852, en Amérique, des produits manufacturés, pour 62,000,000

(3) Le détroit du Pas-de-Calais a 300 milles de développement, tandis que la traversée de celui de Gibraltar est seulement de 36 milles.

Vienne et le reste du Nord de l'Europe, d'une manière sans cesse plus naturelle, en relations avec le port de Gênes.

Pour bien apprécier la position de la métropole commerciale de l'Italie, il suffit de calculer relativement à elle les distances des principales places de l'Europe (1).

Le Luckmanier va être percé. L'appel fait à Gênes, du haut des montagnes de l'Helvétie, par M. le chevalier Louis Torelli, a été entendu. — Le Conseil municipal de cette ville a délibéré, ces jours derniers, de concourir a une telle entreprise pour six millions (2).

Quoi qu'on en dise, la vie déborde à Gênes, et tout y prépare un avenir plus brillant encore que le passé.

(1) Les trajets étant comptées en milles géographiques de 60 au degré, et la marche calculée avec la vitesse de 10 milles à l'heure sur mer, et de 25 milles sur terre, Gênes, par Lucerne et Strasboug, n'est qu'à 8 heures de plus que Marseille, de Paris et de Londres; encore en supposant 2 heures perdues pour la traversée des Alpes. — Et dans le cas où, soit de Paris, soit de Londres, on voudrait aller à Alexandrie d'Égypte aussi bien que dans tous les pays qui correspondent à l'Istme de Suez, Gênes offrirait sur Marseille une économie de 5 heures 1/2. — Voici les calculs :

	Milles		Heures	
Route de Marseille				
Paris, Marseille.	473	1910	19	162 3/4
Marseille, Alexandrie. . . .	1437		143 3/4	
Route de Gênes				
Paris, Strasbourg, Lucerne, Gênes	601	1914	26	157 1/4
Gênes, Alexandrie	1313		131 1/4	
Économie par la voie de Gênes.				5 1/2

(2) La voie du Luckmanier assure au commerce Européen une troisième voie, qui pourrait lui rester ouverte dans le cas de quelques perturbations momentanées tant du côté de la France que du côté de l'Autriche; une voie neutre, en quelque sorte, venant ajouter à ce libre arbitre, qui est l'âme des opérations commerciales.....

Désormais les Bateaux Transatlantiques, les Bateaux de l'Orientale et ceux de l'île de Sardaigne et de Tunis, ne peuvent point craindre d'apporter à Gênes des marchandises en masse; ils sont assurés de les écouler, et de plus, de trouver aussi là, toujours des chargements de manière à repartir sans retard.

En effet, Gênes, par le lac de Constance, cette mer intérieure de la Germanie, se trouve au centre de la fabrication la plus industrieuse. — Gênes, comme nous l'avons fait observer, n'est plus, alors, seulement le port des États-Sardes, mais de la Suisse, de l'Allemagne.....

Ce futur état de choses a été si bien jugé au dehors, que dans le même temps où des capitalistes anglais offraient de fournir, tout le matériel pour exploiter le passage du Luckmanier, d'autres capitalistes de la même nation, s'intéressaient aux lignes de Bateaux Transatlantiques de Gênes pour plusieurs millions.

En somme, par le résultat des chemins de fer et des lignes de navigation, Gênes va être en jouissance de cette position vraie et forte qui lui appartient, et contre laquelle ne pourra plus rien la concurrence qui consiste à opprimer celui qui renonce à agir (1).

Il ne restera désormais à craindre, à Gênes, que cette concurrence équitable, en quelque sorte, qui se borne à attaquer dans les rapports commerciaux tout ce qui est faux, mais une telle concurrence ne peut rien utilement au-delà du possible.

La Compagnie Transatlantique, dont le sort est lié à celui du commerce de Gênes, n'a pas, quant à elle en

(1) Chaque point du globe doit tendre également à prendre ainsi la place qui lui est assignée par la nature, c'est son droit; on ne saurait s'en plaindre et le trouver mauvais, encore moins s'en préoccuper bassement. — Les essaims d'abeilles savent prospérer dans les ruches les plus voisines les unes des autres : il leur suffit d'étendre les limites de leur action pour cesser de craindre à l'égard de leurs approvisionnements.....

particulier, à redouter ce dernier genre de concurrence. — Elle naviguera avec des bateaux semblables à ceux qui pourraient être employés contre elle, et ces bateaux seront montés par des marins qui ne le cèdent en rien, soit aux meilleurs de l'Europe, soit aux meilleurs de l'Amérique.

D'ailleurs, lorsqu'un courant de marchandises, sera bien établi et basé sur des conditions d'économie et des besoins bien réels entre le centre de l'Europe, d'une part, et d'autre part l'Amérique et l'Orient, le fret se trouvera développé de manière à contenter tout le monde. — L'Angleterre même ne viendra pas se mêler à cette lutte, qui serait en quelque sorte au-dessous d'elle. — Il lui suffira que, tandis qu'elle étend les communications dans l'Océan Pacifique, nous lui apportions sur le Continent américain tout ce qu'elle désire placer elle-même de l'autre côté de l'isthme de Panama..... (1).

Au milieu de ce nouvel ordre de choses, il n'est pas jusqu'aux bâtiments à voiles, ainsi que nous l'avons déjà dit, qui ne doivent, plus que jamais, trouver largement à glaner; — ceux-ci déplaceront ces marchandises pour lesquelles le commerce n'a pas à se préoccuper de les faire parvenir à destination à jour fixe, et le nombre de ces marchandises augmentera, à mesure qu'on pourra les vendre et revendre, sur le vu des échantillons, apportés d'une manière régulière et prompte, par les steamers transatlantiques de Gênes (2).

(1) Si le Gouvernement Sarde se trouve avoir affranchi les Bateaux Transatlantiques de droits consulaires et autres; en retour il leur impose le passage gratuit de tous ses agents diplomatiques; ce qui compense bien. — Dans tous les cas, on ne doit pas perdre de vue, que cette mesure ne pourrait avoir d'autre effet que de donner ou d'abandonner ce que le Gouvernement n'aurait pas perçu ou reçu, sans l'établissement des Bateaux Transatlantiques.

(2) Nous insistons sur ce point, afin de diminuer, s'il est pos-

L'exemple de Liverpool est là pour prouver que depuis le jour où la navigation à vapeur a été établie, entre le monde entier et le premier port des trois royaumes unis de l'Écosse, de l'Irlande et de l'Angleterre, la navigation à voiles a plus que doublé.

Un employé du Gouvernement anglais, consulté diplomatiquement, sur les avantages de la navigation à vapeur, à l'occasion des débats de la loi Belge sur les Lignes Transatlantiques, répondait, il y a quelques mois : « . . . Je vous remets une liste de nos bateaux « à vapeur. Quant à vous donner une liste complète, « c'est presque impossible; le nombre en a tellement « augmenté et augmente tant encore journellement, qu'il « n'y a presque pas de pays avec lequel nous n'ayons « des communications par bateaux à vapeur. — L'in« fluence exercée sur notre commerce, par suite de « l'augmentation extraordinaire de tous ces services à « vapeur, est incalculable; — on ne peut en donner « une idée, si ce n'est que nous avons tellement accru « nos affaires depuis dix ans, que nous possédons au« jourd'hui le double de doks qu'en 1840, et que souvent « nous manquons de place pour nos navires. . . . . »

Gênes aura le même sort que les plus grandes places de l'Angleterre, dont il vient d'être parlé ici. Son vaste port sera insuffisant pour les bateaux, et la marchandise abondera dans ses magasins, au point de ne savoir plus où la loger.

Cependant, comme il peut dépendre des Actionnaires de la Compagnie Transatlantique de hâter ce moment, nous passerons dès lors à parler plus directement à ceux-ci de l'étendue de leur mandat.

sible, cette sorte de jalousie entre les bateaux à voiles et les bateaux à vapeur, qui a pour résultat, dans l'esprit de certaines gens, de nuire à ces derniers.

CHAPITRE SEPTIÈME

—

Conditions économiques de l'Entreprise des Bateaux Transatlantiques de Gênes.

De l'esprit d'association existant anciennement à Gênes. — De la nécessité de le faire revivre. — Les Bateaux Transatlantique doivent contribuer à ce résultat. — Aperçu financier de l'entreprise desdits Bateaux. — Bénéfices qu'il faut en attendre. — Motifs de crédit en faveur des actions d'une telle entreprise. — Ces actions sont une valeur échangeable meilleure que bien d'autres. — Expression du désir de voir cette valeur devenir, pour bien des gens, un placement prolongé.

Aux plus belles époques de l'antique prospérité de Gênes, c'était par association que les galères étaient construites, c'était par association aussi qu'on en formait des flottes, et par association encore qu'on les chargeait de marchandise pour les pays lointains.

Les renseignements à cet égard abondent. Il n'est pas moins prouvé, que non obstant les dangers de la navigation de ces temps reculés, l'appât du gain, ou mieux, une connaissance parfaite du fond des choses, suscitait, alors, toujours assez de personnes pour s'intéresser à de telles entreprises, et pour les conduire toutes à leur terme.....

Ce n'était pas en vain qu'on se confiait *ainsi* à l'avenir, car il y avait déjà, dans de telles combinaisons, la mise en œuvre de trois plus fécondes sources de la

richesse que l'on puisse jamais faire fonctionner ensemble, pour en retirer de grands bénéfices (1) :

Le commerce maritime;
Le crédit;
L'esprit d'association.....

Encore aujourd'hui en Angleterre, la Compagnie des Indes, qui n'a profité que bien tard des enseignements primitifs de Gênes, ne saurait assigner à son immense fortune d'autre cause, que le commerce maritime, le crédit et l'esprit d'association.

L'exemple donné par les anciens Gênois ne fructifie pas seulement sur les rives de la Tamise et sur les rives du Gange..... Trieste, la nouvelle reine de l'Adriatique, possède son Lloyd.....

Ne demandons point comment ont disparu en partie, du sol Ligure, — de leur source même, les éléments qui font vivre les autres peuples. — La réponse serait pour le moins inutile au moment où la Compagnie Transatlantique va s'efforcer d'élever Gênes d'aujourd'hui au niveau de Gênes d'autrefois.

Les moyens employés seront les mêmes; — le courage ne doit pas faire défaut.....

Les actionnaires de la Compagnie Transatlantique ne sauraient oublier que les titres qu'ils ont en main auraient été placés en Angleterre, — si les fondateurs de la Société n'avaient pas eu l'idée de donner, aux spéculateurs du pays, l'occasion heureuse de répondre à l'appel du pays.....

L'entreprise devait être nationale, autant par les personnes qui s'en chargeaient, que par les capitaux qu'elle

(1) Toutes les valeurs que nous trouvons en ce moment même accumulées à Gênes, remontent quant à leur origine, au temps où l'esprit collectif réunissait les Gênois pour des spéculations maritimes.

emploierait: autant, en un mot, par les intérêts commerciaux qu'elle est destinée à favoriser, que par le pavillon qui la couvrira.....

La faveur du Gouvernement n'a point manqué à la Compagnie Transatlantique, elle lui sera toujours continuée, — sous des hommes qui jugeront l'entreprise à la lumière du patriotisme et du bon sens.

Quant à la Direction même de la Compagnie, il suffira du loyal concours des Actionnaires, pour qu'elle ait cet esprit de suite et cette volonté continue, d'une pensée toujours la même, qui assurent le succès.....

La Compagnie Transatlantique se trouve dans le pays des bons marins; — ils ne lui feront pas défaut, soit pour armer ses bateaux, soit pour les commander. — Viennent les moments difficiles, on n'évoquera pas en vain, au profit du présent, les souvenirs d'Almeria, de Méloria, de Curzola, du Bosphore et de Ponza, qui ont immortalisé tant de noms génois.....

Si, momentanément, le concours de quelques personnes de Gênes pouvait manquer aux Actionnaires de la Transatlantique, ils devraient s'en mettre peu en peine. — Car il serait impossible de croire, avec de telles gens que le génie collectif, qui a tout fait autrefois dans leur ville, ne saurait plus rien y accomplir aujourd'hui; — ou bien qu'on pourrait s'en passer, à une époque dans laquelle l'activité doit s'étendre à un point, que les forces individuelles ne furent jamais capables d'atteindre (1).

Il suffira, au reste, aux Actionnaires de la Compagnie Transatlantique, de marcher, pour détromper ces hommes qui désespèrent de l'avenir de leur pays, faute de se rendre compte de son passé.

(1) Le Port de Gênes, apprécié avant les premières applications du libre-échange, était considéré, sous le rapport du mouvement des marchandises, comme le septième de l'Europe, et même le quatrième, dans un calcul dont les ports des Iles Britanniques seraient exclus.

Mais le mal est plus sérieux quant à ceux qui mettent toute leur espérance dans leurs grands capitaux, — croyant être à toujours garantis par eux contre les dangers de l'isolement....... Ces derniers sont coupables d'avoir volontairement fermé les yeux à la lumière pour ne pas voir; combien est petit tout ce qu'ils réalisent, en comparaison de ce qu'ils pourraient faire, et de ce qu'ils laissent accomplir à d'autres.....

Il appartient aux actionnaires de la Compagnie Transatlantique, de démontrer aux vrais commerçants que nous sommes arrivés à une époque où la véritable force, aussi bien que la véritable puissance, viennent de la réunion des intérêts et des volontés.

Ce n'est qu'en présence des grandes associations, et grâce à leurs concours, qu'on peut avoir cette assurance et cette sécurité qui sont nécessaires pour les entreprises lointaines.

En vain quelques personnes exclusives voudraient s'opiniâtrer dans certaines prétentions, au risque de tout compromettre, le nombre des Actionnaires saurait faire justice de ces combinaisons fâcheuses qui emportent les espérances... Le génie collectif marchant vers un but déterminé, déjoue tous les mauvais calculs de l'intérêt privé, et parvient au succès, en dépit des obstacles qu'il peut trouver sur sa route. Il suffit d'un peu de résolution au début de toute Société.

Quant à nous, afin d'obliger les Actionnaires de la Compagnie Transatlantique à se dessiner à cet égard, de manière à doubler leurs forces, nous avons fait jusqu'ici bien des appels à leur patriotisme et à leur raison. Maintenant nous allons leur parler plus fortement le langage de leur intérêt.

Pour les opérations maritimes, encore plus que pour toutes les autres opérations, le temps est précieux; l'occasion une fois perdue, on ne la retrouve plus. — L'homme aux fortes convictions a aussi ses moments de



découragements, ou bien, passant à d'autres affaires, il cesse de songer à ces individus tièdes ou timides, auxquels il n'eût pas craint de s'associer.

Pourquoi hésiter encore en ce qui concerne la Compagnie Transatlantique? Le service qu'il s'agit d'établir, tout en satisfaisant aux besoins du pays, ainsi que nous croyons l'avoir démontré, se trouve calculé pour donner lieu à l'application la plus large de cette économie féconde, qui consiste à recourir aux prix les plus bas. — On a voulu arriver à naviguer aux moindres frais possibles, afin de pouvoir compter largement sur la marchandise et, en outre, afin d'être prêt, longtemps à l'avance, à lutter avec des concurrents.

Croiriez-vous, par exemple, que le commerce ne voudra pas profiter des conditions favorables que la Compagnie Transatlantique peut lui offrir? — Mieux vaudrait supposer que toutes les voies, autrefois fermées à l'écoulement de la marchandise, ne viennent pas de s'ouvrir. — Et même qu'il ne serait pas possible de lui créer, dans tous les parages déjà connus, de nouveaux débouchés (1) .....

Ainsi, nous aurions démontré à tort que les besoins

(1) Quoique l'avenir repose sur des données toutes différentes des données anciennes, nous signalerons le mouvement des temps passés, entre Gênes et les deux Amériques. — Le commerce de l'Amérique du Sud, qui, en 1845, s'élevait à l'importation à 13,814 tonnes, et à l'exportation à 14,525; était arrivé, en 1852, à 21,549 tonnes à l'importation, et à 13,267 à l'exportation, ce qui est une augmentation de 1/7. — Si le mouvement de l'Amérique du Nord s'est accru de 1/3, c'est que le pas à faire de ce côté se trouvait plus considérable. — En 1845 l'importation était seulement de 9,754, et l'exportation de 2,719; tandis qu'en 1852 l'importation à atteint 24,013, et l'exportation 6,648.

Dans son ensemble, le commerce de Gênes avec les deux Amériques est estimé à une valeur de 45,000,000 de francs :

Année 1851 :	Tonnes	54,903	—	Bateaux	234.
» 1852 :	»	65,477	—	»	276.

du Nouveau-Monde, relativement à tous les objets européens, sont infinis..... (1). Nous qui avons insisté sur l'avenir de la ligne de New-York, au point de rendre la ligne du Sud jalouse. — Nous qui avons insisté à cet égard, comme nous aurions pu le faire si nous désespérions du Brésil et de la Plata, ce qui est loin de notre pensée, nous en serions pour une peine inutile.

Mais dans le cas où l'on ne voudrait pas entendre la vérité par notre intermédiaire, qu'on l'écoute au moins de la bouche des adversaires!

Dès que le projet de Gênes a été connu au dehors, on a proclamé, de tous côtés, les avantages de tous genres, de la position de la Métropole commerciale

(1) Les importations à New-York ont été, pendant les premiers six mois de cette année :

Pour la consommation	76,800,000 Doll.
Pour la réexportation	11,500,000 »
Marchandises exemptes de douane.	8,600,000 »
Numéraire	900,000 »
Total.	97,800,000 Doll.

Soit 500,000,000 de francs.

Des bateaux des États-Sardes ont pris part à ce mouvement d'importation pour 2,157 tonnes.

Les exportations ont été, dans le même temps, à New-York :

Produits indigènes.	25,400,000 Doll.
Produits étrangers exempts de droits de douane.	700,000 »
Produits étrangers soumis à un droit de douane	2,000,000 »
Numéraire	8,700,000 »
Total.	36,800,000 Doll.

Soit 190,000,000 de francs.

Cette immense différence entre les exportations et les importations prouve l'écoulement considérable, que l'on trouve pour toutes choses, sur la place de New-York.

des États-Sardes. — Toutes les rivales à l'envie se sont émues; chacune a étudié sa Ligne Transatlantique. — Il n'est pas jusqu'à Trieste qui n'ait songé à avoir la sienne.....

On a généralement pensé que les bateaux à voiles avaient fait leur temps pour le transport des lettres, des voyageurs et même des marchandises précieuses, qui ne sauraient plus se contenter d'une telle manière d'aller.....

Trieste doit être regardée comme hors de combat, sous le rapport de la concurrence transatlantique, à cause de ses distances soit sur mer soit sur terre. — Quant aux ports du Nord, on saura calculer; et on ne leur confiera pas les lettres, les voyageurs et la marchandise, seulement pour avoir le plaisir de leur faire réaliser des bénéfices aux dépens de Gênes.

La seule concurrence vraie sera celle de Marseille. Cette concurrence, si elle n'existe pas encore, surgira inévitablement; il faut savoir s'y attendre. Mais l'Océan est si vaste et le continent européen aussi, qu'on peut trouver à y trafiquer côte à côte sans se nuire.

Gênes aura l'avantage d'une prise de possession, ou moins d'une initiative dont on lui saura toujours gré de l'un et de l'autre côté des mers. Dans tous les cas, les quantités de marchandises et de voyageurs qu'il faudra pour la Compagnie Transatlantique de Gênes, ne seront pas tellement considérables, qu'elle ne puisse pas toujours les trouver en dépit de toutes les rivalités imaginables.

Afin de faire mieux apprécier la position sous ce rapport, et sous bien d'autres, nous hasardons, au sujet de l'économie entière de l'entreprise, les chiffres de l'aperçu ci-après.

EXPOSÉ FINANCIER DE LA COMPAGNIE TRANS

ENTRE GÊNES ET LES

AU CAPITAL SOCIAL DE **DIX MILLIONS** DE FRANCS,

Représentation ou

CONSTRUCTION de 7 bateaux de 15,000 tonneaux à hélice, de la force de 250 chevaux, non compris l'équipage, une capacité intérieure de 800 T. pour marchandise, au prix, chaque bateau, de 1,200,000 francs. . . . .

FRAIS d'activation de la Compagnie et FONDS de roulement. . . . .

Estimation particulière des Recettes et des Dépenses annuelles

RECETTES DE LA LIGNE DU NORD, EMPLOYANT TROIS BATEAUX.

PASSAGERS 60 de 1re classe, 24 fois, 1,440 P. à 600 fr. prod. net.	864,000 fr.
— 140 de 2e et 3e classe, — 4,360 P. à 180 fr. id. moyen.	610,400
MARCHANDISES, 350 T. de 4e classe, 24 fois, 8,400 T. à 50 fr.	480,000
— 260 T. de 3e classe, — 6,240 T. à 60 fr.	384,400
— 130 T. de 2e classe, — 3,120 T. à 75 fr.	232,000
— 60 T. de 1re classe, — 1,440 T. à 140 fr.	210,600
NUMÉRAIRE, valeurs, échantillons et paquets, à raison d'un produit de 24 fois 8,000 fr.	192,000
DÉPÊCHES pour compte des États-Sardes, 12 fois, 22,000 fr. .	264,000
Total des recettes du Nord.	3,237,400 fr.

DÉPENSES DE LA LIGNE DU NORD.

CONSOMMATION de charbon, 396 jours de navigation à 1 Tonne par heure, 8,464 T., à 35 fr.	296,242 fr.	
SALAIRES et nourriture des équipages de 3 bateaux, pour 12 mois, à raison de 8,000 fr. .	288,000	
ENTRETIEN, huile, graisse, étoupes et petites réparations pour 24 traversées à 3,000 fr.	72,000	
FAUX FRAIS d'ancrage et autres à l'étranger et en voyage, pour un an.	80,000	
Total des dépenses du Nord. . .	736,242 fr.	736,242 fr.
Balance à l'actif.		2,500,558 fr.
Déduit 1/3 pour couvrir la différence du fret et des passagers entre l'allée et le retour, au commencement de l'entreprise . .		833,518
Produit net de la Ligne du Nord. . . .		1,733,040 fr.

Estimation générale des recettes et des dépenses

RECETTES.

PRODUIT net de la Ligne du Nord.	1,733,040 fr.	3,713,266 fr.
PRODUIT net de la Ligne du Sud.	1,896,266	
ÉCONOMIE entre les deux Lignes de l'équipage d'un bateau, salaires et nourriture.	84,000 fr.	
REPORT DES DÉPENSES.		2,011,000 fr.
BALANCE GÉNÉRALE, donnant comme dividende annuel. .		1,702,266 fr.

ATLANTIQUE, POUR LA NAVIGATION RÉGULIÈRE

DEUX-AMÉRIQUES,

DIVISÉS EN **DIX MILLE ACTIONS** DE MILLE FRANCS.

Emploi du Capital.

ayant des emménagements pour 80 passagers de 1re classe et 120 de 2e ou 3e,
plus l'emplacement du charbon de 20 jours de traversée à toute vapeur,

. . . .	8,400,000 fr.	10,000,000 fr.
. . . .	1,600,000	

des deux Lignes de Navigation Transatlantique.

RECETTES DE LA LIGNE DU SUD, EMPLOYANT QUATRE BATEAUX.

PASSAGERS 30 de 1re classe, 24 fois, 720 P. à 800 fr. prod. net.	576,000 fr.
— 170 de 2e et 3e classe, — 4,280 P. à 250 fr. id. moyen.	877,400
MARCHANDISES, 430 T. de 4e classe, 24, fois, 10,080 T. à 70 fr.	705,600
— 210 T. de 3e classe, — 5,040 T. à 85 fr.	443,400
— 132 T. de 2e classe, — 3,168 T. à 95 fr.	300,960
— 28 T. de 1re classe, — 672 T. à 160 fr.	107,520
NUMÉRAIRE, valeurs, échantillons et paquets, à raison d'un produit de 24 fois 50,000 fr.	120,000
DÉPÊCHES pour compte des États-Sardes, 12 fois 30,000 fr. .	360,000
Total des recettes du Sud.	3,490,880 fr.

DÉPENSES DE LA LIGNE DU SUD.

CONSOMMATION de charbon, 654 jours de navigation à 1 Tonne par heure, 15,696 T., à 35 fr.	645,360 fr.	
SALAIRES et nourriture des équipages de 4 bateaux, pour 12 mois, à raison 8,000 fr. . .	384,000	
ENTRETIEN, huile, graisse, étoupes et petites réparations pour 24 traversées à 4,000 fr.	96,000	
FAUX-FRAIS d'ancrage et autres à l'étranger et en voyage, pour un an.	100,000	
Total des dépenses du Sud. . . .	1,225,360 fr.	1,225,360 fr.
Balance à l'actif.		2,275,520 fr.

Déduit 1/6 pour couvrir la différence du fret et des passagers entre l'allée et le retour, au commencement de l'entreprise. .	379,254
Produit net de la Ligne du Sud.	1,896,266 fr.

annuelles de l'Entreprise Transatlantique.

DÉPENSES.

1° Intérêt au 5 p. 0/0 distribué aux Actionnaires.	500,000 fr.	2,011,000 fr.
2° Prélèvement pour fonds de réparations et de réserve, à raison de 5 p. 0/0 sur le capital social. . .	500,000	
3° Amortissement pour parer à la dépréciation des bateaux, calculé à 3,000 fr. par chaque force de cheval.	525,000	
4° Frais d'administration, loyer de magasins et bureaux; personnel et frais de publicité.	150,000	
5° Assurance payée à l'entreprise, elle-même pour risques de mer, à 4 p. 0/0 sur le capital naviguant. .	336,000	

Dans le travail ci-contre, on a évité avec soin la conduite de ces ingénieurs qui, dans leurs devis, atténuent la dépense et exaltent la recette afin que les intéréssés, une fois engagés, se trouvent dans l'obligation de suivre l'accomplissement du projet.

On s'est mis, dès lors, à juger sévèrement, trop sévèrement peut-être, car on observera que les frais sont portés aussi haut que possible, tandis que les recouvrements sont diminués outre mesure.

Il a été fait des réductions en masse : — 1/3 sur les produits de la ligne du Nord, et 1/6 sur la ligne du Sud, pour parer à la chance de n'avoir pas tout d'abord, au retour, tous les passagers et toute les marchandises désirables. — Cependant, ces produits résultaient déjà, de l'application de tarifs de transports, au-dessous des cours actuels. — Bien plus, les marchandises et les passagers avaient été largement répartis dans les cathégories qui rapportent le moins.....

En un mot, on croit n'avoir rien négligé pour rester dans le vrai, — prélevant même sur le produit net général, une somme annuelle de 336,000 fr. pour former un fonds d'assurance, dont les Statuts n'imposent pas l'obligation.

Tout cela n'a pas été capable d'empêcher, comme résultat final, une situation brillante, puisqu'il existe entre la recette et la dépense de l'opération totale, une différence de 1,702,266 francs, à répartir entre les Associés.

Chaque Action de 1,000 francs se trouve, de la sorte, avoir:

1° Intérêt 5 pour 0/0 . . .	50 fr. 00 c.
2° Dividende 1/10,000 . . .	170 » 22 »
Total	220 fr. 22 c.

Ce résultat, qui pourra être celui de la première année de navigation, représente un intérêt dépassant

22 pour 0/0. — Malgré cela, comme nous l'avons déjà signalé, il figure, dans l'exposé dont s'agit, des dépenses qui assurément seront réduites (1). — De plus,

(1) La consommation de charbon est calculée pour marcher sans cesse avec la vapeur; quoiqu'on puisse compter au moins pour 1/6 sur le vent.

Quant aux salaires et à la nourriture on a porté le tout comme pourrait le faire la nation, qui navigue au plus haut prix que l'on puisse imaginer. — A titre de curiosité, nous donnons le sous-détail suivant, en ce qui concerne la somme assignée, par mois, à chaque équipage:

SALAIRES.

1 capitaine	450 fr.
1 second capitaine	200 »
3 lieutenant à 120 fr.	360 »
1 officier de santé	150 »
1 comptable	120 »
1 premier maitre	90 »
1 second maitre	80 »
20 matelots à 55 fr.	1,110 »
3 novices à 40 fr.	120 »
3 mousses à 30 fr.	90 »
1 premier mécanicien	300 »
1 second »	200 »
1 troisième »	110 »
8 chauffeurs à 60 fr.	480 »
2 charbonniers à 50 fr.	100 »
1 maitre d'hôtel	200 »
1 aide	100 »
2 cuisiniers	250 »
2 aides	160 »
4 garçons de salle à 50 fr.	200 »
2 femmes de chambre	100 »
60 *personnes*	5,090 fr.

NOURRITURE.

60 personnes à 50 fr.	3,000 fr.
Total par mois	8,000 fr.

certains frais qui se seront présentés la première année ne se reproduiront point. — Au contraire, surgiront des revenus nouveaux; les intérêts du placement des capitaux sans emploi (1); le revenu du service des dépêches, accompli pour les États, qui n'ont point à transiter sur le territoire Sarde, etc.

Si nous voulions entrer dans le champ des espérances pour la Société Transatlantique, nous mettrions de nouveau en avant les inventions ou perfectionnements qui peuvent, d'un moment à l'autre, fournir des producteurs de la force, ou des appareils pour la transmettre, tellement économiques, qu'ils laissent les prix des transports à un taux encore assez élevé pour gagner beaucoup. — Nous reviendrions également sur les avantages de ces heureuses relations avec le service de la Navigation Orientale, qui permettront de prendre la marchandise et des passagers à New-York pour les rendre directement à Alexandrie d'Égypte ou à Constantinople, et réciproquement. — Nous arriverions même à entrevoir le moment où les passagers et la marchandise devenant abondants, les voyages des Bateaux se multiplieront et se porteront sur d'autres points: la Havanne, la Nouvelle-Orléans, etc. (2).

(1) Ces capitaux seront les excédents: 1° du fonds de roulement; 2° du fonds de réserve; 3° du fonds d'amortissement; 4°, enfin, du fonds d'assurance.

Ces mêmes capitaux formeront une masse considérable, qui, à la fin de la Société, donnera lieu à une répartition assez forte entre les Actionnaires.

(2) On pourra, dans ce cas, augmenter la force des Bateaux, comme l'ont pratiqué d'autres Compagnies: — l'Orientale Anglaise fait construire en ce moment, par MM. James, Watt and C° Scott, Russel and C°, des bateaux de la force et des dimensions ci-après:

Tonnage	10,000
Force de chevaux	2,600
Longueur en pieds anglais . .	680
Largeur » » . .	85
Profondeur » » . .	58

Tout cela est possible, probable même; ainsi, la situation financière que nous avons présentée et qui n'est qu'une situation bien ordinaire, ira s'améliorant toujours. — C'est donc faute de connaître l'affaire dont s'agit, que les actions de la Compagnie Transatlantique ne sont pas en faveur comme elles devraient l'être.

Les uns disent que l'allocation du Gouvernement n'est pas assez considérable. — Et ils ne voyent pas que c'est bien réellement 6 1/4 pour 0/0 du capital engagé qui rentrera annuellement dans la caisse de la Compagnie. — Tandis que toutes les combinaisons qui consistent seulement à garantir l'intérêt ne sont qu'un appui moral, sans valeur au fond. — Ces combinaisons seraient appelées à fonctionner à une époque où toutes les bourses sont fermées par la peur ou vidées par la nécessité! — Qu'aurait pu, je le demande, en juin et août 1848, sur l'esprit public, le concours d'un État quelconque, en faveur d'une entreprise privée?

Il y aurait bien d'autres objections aussi peu fondées à repousser, mais dans tout ce qui précède il se trouve assez d'éléments pour que les capitalistes puissent, avec connaissance de cause, soutenir, de leurs fonds et de leur crédit, une entreprise qui en est digne.....

Les avantages de ce genre d'opération sont immenses et incontestables, malheureusement on les connait trop peu, ce qui rend tous débuts difficiles.

Le *Lloyd autrichien*, qui est devenu une des plus brillantes entreprises maritimes de l'Europe, languit tout d'abord; ses titres d'actions n'étaient pas appréciés; les disposeurs s'en chargeaient avec peine. Il fallut commencer avec un seul bateau et fonctionner avant d'avoir le capital entièrement souscrit.

Ce même *Lloyd* oppose, déjà depuis quelque temps, 9,320 chevaux de force aux flots de la mer. — Il est arrivé à avoir des arsenaux à lui; et ses anciens chantiers de construction ne suffisant plus à ses besoins,

il en établit d'autres dans lesquels on trouvera réunis, depuis l'ingénieur qui aura conçu le plan d'un navire, jusqu'au tapissier décorateur, qui apportera le dernier luxe à l'emménagement pour les passagers (1).

Un avenir semblable et plus beau encore attend la Compagnie Transatlantique de Gênes. Cependant, observerait-on que ses Actions, après avoir eu en commençant assez de faveur pour être payées à prime jusqu'à 105 francs, ne sont plus aujourd'hui aussi recherchées?

Le mal vient de ce que, au point de départ, les titres de valeurs semblables se sont trouvés répartis sans proportion avec les facultés financières des premiers détenteurs. — Dès-lors, ils ont été présentés en trop grande abondance à la vente. — Et l'agiotage n'a pas craint d'en profiter pour pousser à la baisse, sans considérer qu'il mettait ainsi, encore plus dans l'impossibilité de s'exécuter, certaines personnes qui étaient de bonne foi en souscrivant.....

(1) Comme élément d'appréciation de l'avenir des Compagnies de navigation maritime à vapeur, nous donnons ici le mouvement de la Compagnie du *Lloyd-Autrichien* en 1850:

NATURE DES OPÉRATIONS	MOYENNE PAR VOYAGE	MOYENNE PAR BATEAU	TOTAUX
Bateau	1	1	32
Voyage	1	34	1090
Force de cheval	141	141	4510
Capacité occupée par tonne.	413	413	13235
Mille parcouru.	475	16180	517782
Tonne de marchandise. .	20	183	21860
Passager	198	6742	215752
Numéraire (flor.)	101720	3464837	110874800
Lettre	382	13042	417358
Paquet	35	1170	37440
Nolis réalisé (flor.) . . .	6044	205885	1588324

On aurait pû prévoir ce danger et prendre des mesures pour le conjurer, — mais la Direction de la Compagnie Transatlantique, considérant les choses d'un point de vue élevé, n'a pas cru devoir contrarier le crédit, même dans ses écarts, — comptant peut-être sur quelqu'un de ces désordres qui laissent un progrès durable, après des souffrances passagères.....

La Direction de la Compagnie Transatlantique espère assurément trouver dans les derniers détenteurs de ses Actions, les vrais souscripteurs, les personnes sur l'appui desquelles elle pourra compter pour accomplir les vastes destinées de son entreprise.

Quant à elle, il lui serait impossible de voir l'homme de progrès, l'homme de notre époque, l'homme sérieux dont elle a besoin, dans cette gent moutonnière qui vend à la baisse et achète à la hausse, sans pouvoir justifier sa conduite autrement que par une crainte ou par une espérance, aussi inexplicables l'une que l'autre.....

Nous nous trouvons encore, au milieu de ce travail intérieur qui tend à déplacer les Actions de la Compagnie Transatlantique, et à les faire arriver à des souscripteurs sincères; — la transformation deviendrait d'autant plus certaine et facile, que l'entreprise serait mieux jugée dans le public.

Dans l'intérêt de l'avenir, on ne doit rien négliger pour déjouer au moins les calculs basés sur l'ignorance ou sur le mensonge; — et même pour imposer une trêve à la défiance, qui s'infiltre dans les veines du corps social comme un vrai poison, faisant souvent sans motif un mal incalculable.

C'est dans des circonstances pareilles qu'on se prend à regretter l'absence d'institutions de crédit, qui rétabliraient l'équilibre entre l'offre et la demande, d'une valeur bonne au fond, mais momentanément trop abondante à la vente.....

Le crédit ne se décrète pas, cependant les Gouvernements peuvent exercer sur lui une influence salutaire, en ajoutant à la liberté dont il a besoin, par la formation de certains établissements, capables de déjouer bien des calculs qui tendraient à porter atteinte, à ce même crédit.....

Il est nécessaire, indispensable même, de pouvoir assurer les entreprises, dont la propriété est une affaire d'intérêt public, et dès-lors d'être en position de prévenir les désastres qui pourraient les frapper. — Les institutions de crédit, lorsqu'elles sont adoptées à la situation d'un État, enlèvent pour un temps de la circulation, un papier fiduciaire qui court le risque d'être avili, quoique en réalité il mérite d'avoir toute la puissance de l'argent.

L'opération a lieu le plus souvent en secret, mais toujours de manière a empêcher l'agiotage de suivre le mouvement des fortunes privées, — ce qui moralise bien des transactions.

La sécurité elle-même des papiers circulants se trouve ainsi consolidée, et la présence de ceux-ci ne saurait plus jeter la confusion dans les échanges. — Quant aux institutions de crédit, elles rendent d'autant plus de services, qu'elles savent s'entourer de combinaisons qui leurs laissent toujours des ressources disponibles.

S'il y a des souffrances en ce moment sur les places des États-Sardes, ce n'est point qu'elles ne puissent supporter des actions industrielles en plus grande quantité, car les billets de la Banque Nationale eux-mêmes, commencent à peine à circuler dans les provinces et à descendre dans les masses.

Le pays a soif de bien-être, il recherche les placements sûrs et commodes; — il suffirait d'entourer ses efforts de garanties, en même temps qu'on pousserait à son instruction sous le rapport des finances.....

Il est nécessaire de faire comprendre, à bien des gens,

qu'il y a souvent beaucoup d'avantage et de sage prévoyance, à pouvoir employer par anticipation, en janvier le revenu de décembre. — Une telle dette flottante devient l'asile des capitaux à mesure qu'ils sont proproduits. — Ainsi, certaines valeurs nous donnent les moyens de suivre les fruits d'une épargne, qui, sans elles, fut restée inactive.....

Les banquiers, les capitalistes, les agents de change et les courtiers, distribuent la richesse, mais ils ne la créent pas : — cette puissance n'appartient qu'à l'épargne et aux entreprises. — Cependant, les banquiers, les capitalistes, les agents de change et les courtiers ont la puissance de détruire la richesse ; — et leur responsabilité, à cet égard, est immense... N'est-ce pas assez des causes de dépression *du cours* qui nous viennent du dehors, sans que nous y ajoutions des combinaisons locales qui grandissaient les fluctuations?.....

Ayons de la pitié et du respect pour ce capital versé goutte à goutte, pour ces denrées échangées contre un papier déprécié : — c'est dans l'intérêt de tous. — Le seul avantage réel, consiste dans la prospérité générale, — la science des chiffres, qui est en cela d'accord avec la morale, le démontre... Le dommage de l'un ne fait pas le profit de l'autre, quoiqu'on le redise encore souvent. — Ce désordre ne subsiste, à la Bourse, au profit de centaines de personnes, qu'à la condition de trouver sans cesse des sots, des victimes nouvelles :

victimes à la baisse ;
victimes à la hausse.

Quant au porteur d'Actions, lui aussi, il doit mieux connaître sa position. — En attendant une organisation du crédit qui lui permette d'entrer dans de nouvelles combinaisons, sans se séparer entièrement des valeurs auxquelles il tient, — il ne doit pas se surcharger — et manquer ainsi de moyens de se défendre. — Il faut même qu'il connaisse la nature de l'affaire dans la-

quelle il s'est engagé, et qu'il ne l'exagère à ses yeux, ni dans un sens ni dans un autre; — à cette condition il aura plus souvent en main une valeur négociable pouvant servir à des besoins éventuels.

Pour ce qui concerne plus spécialement les actions de la Compagnie Transatlantique, nous dirons que ce n'est pas sans avoir été payé en totalité, qu'un tel titre saurait être vraiment une lettre de gage, une monnaie valant mieux que la monnaie métallique.

Mais sachons attendre. — Quand cette action sera libérée, on la recherchera doublement à cause, soit de son intérêt fixe, soit de son intérêt aléatoire. — Elle circulera partout où circule le Billet de Banque de *mille francs*, puisqu'elle vaudra quelque chose de plus que celui-ci; — qui, à l'égal de la monnaie, ne produit rien et donne seulement, comme jeton, les moyens de passer à une autre affaire.

Elle circulera d'autant plus, cette action industrielle, que vous ne l'aurez pas compromise dans des échanges, à une époque où, n'étant pas soldée, elle ne présentait qu'une idée incomplète et ne pouvait pas être bien jugée, surtout dans un pays où l'usage des valeurs de crédit n'est pas d'une habitude générale.

Aux yeux de certaines personnes, encore aujourd'hui, les entreprises distraisent le numéraire de la circulation..... ne le remplaçant point par des richesses doubles et triples..... à cause d'elles, l'or manquerait bien réellement dans les moments de crise..... (1).

Ainsi, tous les envois de la Californie se trouveraient

(1) Il arrive en ce moment une si grande quantité d'or à l'Hôtel des Monnaies de Paris, qu'on s'est vu obligé d'étendre à 46 jours la date des *bons de monnaie* qui circulent sur place. — Et, comme on peut frapper pour un million de pièces d'or par 24 heures, on peut en conclure que l'atelier monétaire de Paris a, entre les mains, 46 millions d'or destiné au monnayage.

absorbés, ces envois qu'on avait cru un instant trop considérables. — Cela peut être, mais ce n'est pas l'industrie qui rctient tant de métal monnayé. — Cet or, qui fait défaut à la circulation, satisfait en ce moment aux besoins imaginaires des *effrayés*.

Si la crise ne devait pas cesser, il faudrait, afin d'assurer le fonctionnement du papier de confiance, de nouveaux envois de la Californie. — Des envois auxquels les *effrayés* ne toucheraient pas, car ces individus sont d'autant plus insatiables que ne regardant pas la monnaie come l'étalon de la valeur, — ils la prennent pour la valeur elle-même.....

En vain on se tournerait de ce côté pour placer des actions industrielles d'une manière durable, l'homme d'argent ne s'en chargerait que pour aller les réaliser immédiatement à la bourse.....

Les belles combinaisons industrielles ne peuvent frapper que des esprits positifs et des spéculateurs sachant compter sur le temps ou apprécier les bienfaits de l'avenir. — Quant à ceux-ci, dès qu'ils sauront à combien peuvent s'élever les produits, et par suite les chances des dividendes à distribuer, ils seront capables de ce courage, de cet abandon et de ce bon vouloir sans lesquels aucun bon succès n'est possible. — Si un peu de patriotisme devait intervenir à propos, ce qui ne gâte jamais rien assurément, on le trouverait en eux.

Ce ne sera qu'avec de tels actionnaires que la Compagnie Transatlantique pourra s'établir d'une manière convenable et prospérer. — Alors, la sollicitude pour les versements n'étant plus possible, les chantiers de l'Angleterre se videront sans retard; ce pas sera immense, car dès que les steamers de la Compagnie Transatlantique auront reçu le baptême des flots, ils imprimeront au port de Gênes la plus belle prospérité

commerciale possible, et le temps viendra bien vite donner sa consécration à une entreprise qui sera un jour réputée la plus solide du monde.....

Puisse la constance ne pas faire défaut aux souscripteurs, et les mêmes hommes qui auront soigné les semailles ou sarclé les mauvaises herbes du champ, recueillir largement la moisson!

Tel est notre souhait, un souhait qui part du cœur...

CHAPITRE HUITIÈME

—

Conclusion.

Regrets de n'avoir point exposé, d'une manière convenable, l'avenir commercial de l'Italie. — Les études actuelles contiendront au moins quelques éléments pour un travail spécial. — Résumé des principales propositions qui seraient à développer. — Vœux pour les États-Sardes, pour Gênes, et plus spécialement pour la Compagnie Transatlantique.

Ici s'arrête notre tâche : elle serait remplie, si, en rappelant les souvenirs rendus par la capitale de la Ligurie à la civilisation et au commerce, nous avions pu faire apprécier ceux qu'elle est capable de rendre encore pour de nouvelles entreprises, aidée désormais de toute la puissance des États-Sardes.

Plût à Dieu que nous eûssions au moins donné quelques moyens d'étudier le génie Italique dans son action bienfaisante, afin de préparer le moment où il sera rendu justice, — à cette terre privilégiée qui conserve son ascendant sur les âmes par le prestige des souvenirs et par l'empire de la reconnaissance, — à cette portion de l'Italie surtout, qui peut encore de si grandes choses, sous la conduite d'un Prince vraiment Italien!...

Mais un tel sujet était au-dessus de nos forces, et le lecteur nous pardonnera de n'avoir su nous en acquitter dans la mesure même de notre bon vouloir.....

On avait essayé de donner le change à l'opinion publique sur tant d'objets (à l'occasion de l'entreprise des

Steamers Transatlantique de Gênes), qu'il eût fallu des matériaux considérables pour apporter la vérité partout. — Qu'on nous sache gré, au moins, d'une sorte de témérité qui nous a déterminé à ouvrir la route à ceux qui voudraient, enfin, faire connaître les intérêts commerciaux, actuels, de Gênes et des États-Sardes.....

Ce ne sera jamais assez tôt qu'on démotrera à fond que tous les germes généreux, ayant prospéré sur le sol de l'Italie, l'application, si sagement conseillée du système du libre échange, ne saurait y rester improductive, pour peu qu'on la seconde dans ses véritables moyens d'action.....

Il est non moins urgent de faire connaître que, dans une communion d'intérêts, ou chacun devra prendre, suivant son apport, un peuple qui dispose d'une bonne part d'intelligence et de force morale, ne saurait être déshérité dans l'avenir.

Puis on viendra à demander avec énergie qu'il soit seulement donné, à l'Italie, les moyens de profiter de ses nombreux avantages.....

On sera écouté, car on aura déjà démontré, par des raisons sans réplique, combien Gênes aurait eu, dans le Nouveau-Monde, un sort pour le moins égal a celui des puissances de l'Europe les plus favorisées, si elle avait disposé, à l'époque de la découverte de Christophe Colomb, de tous les éléments qui s'offrent à elle aujourd'hui.

On insistera sur l'impossibilité de retarder l'emploi de la grande navigation à vapeur, apportant, à cette fin, tous les chiffres et tous les exemples capables d'éclairer la question, car il s'agit d'une source de fortune, pour le commerce des États-Sardes, dont on ne saurait les faire jouir assez tôt.....

On énumérera avec détails les établissements utiles que les Steamers Transatlantiques de Gênes devront faire surgir à leur suite, ne fusse que par la force



de l'exemple du succès, d'une première collection d'intérêts, aussi vaste.

Enfin, on donnera toute la popularité nécessaire à l'Entreprise Transatlantique, en montrant que l'État sera plus que payé de ses sacrifices par les avantages de toute sorte que lui-même en retirera.

Quant aux profits pour le pays, on fera ressortir l'utilité pour le commerce de ces expéditions certaines, à travers les mers, connues d'avance, et répétées à jour fixe.....

L'auteur qui nous succèdera ne manquera pas de considérer sous toutes les phases la question du transport des dépêches, qui assure le plus souvent le transport des passagers et de la marchandise.

Il n'étudiera pas avec moins de sollicitude les moyens d'appeler de toutes parts, dans l'intérêt général, le fret et les passagers.

Cependant, par-dessus tout, il faudra qu'il prouve les rapports qui uniront la nouvelle entreprise, — avec tout ce qui existe, — avec tout ce qui demande à être développé.

Le mouvement des Lignes Transatlantiques comporte nécessairement un revenu utile des chemins de fer; — le commerce d'exportation qui se rattache au développement de toutes les industries des États-Sardes; — le commerce de transit dont les avantages sont inouis; — et le transport des émigrants qui répondra à un besoin trop méconnu.....

Tout cela sera expliqué avec âme dans l'ouvrage qui suivra notre faible travail. — Tout cela établira si bien les conditions économiques et financières du nouvel ordre de choses, qu'on ne saura plus du tout se refuser à en tirer bon parti.....

Alors, comme nous le désirons vivement, le Gouvernement et le pays, — ne pouvant plus passer sous silence l'influence que l'Entreprise Transatlantique aura,

— pour la patrie, moralement et politiquement, — lui donneront tous les moyens de se développer, — et favoriseront tous les établissements qui sont nécessaires à son avenir et à l'avenir des États-Sardes.

Gênes deviendra ainsi le point de départ d'une ère toute neuve; et en présence de laquelle, ce passé qui a imprimé, à tant de monuments anciens, de si beaux caractères de grandeur, ne sera plus rien. — C'est bien à ce moment là qu'on pourra dire: *Gênes la superbe;* — si tant est qu'on ne puisse pas aller jusqu'à dire: *Gênes, la sœur de New-York l'impériale.*

Mais l'impulsion aura été donnée par la Compagnie Transatlantique; — c'est pour elle qu'il faut envier un succès complet..... Un juste orgueil a porté beaucoup d'habitants de Gênes et du reste des États-Sardes vers cette entreprise; — ils se trouvent actionnaires plutôt par amour que par calcul.

Jamais, au reste, à une époque reculée, l'argent ne manqua à Gênes pour un objet convenable à l'honneur, à la sécurité et à la fortune du pays, — dès qu'un intérêt était devenu patriotique, on ne l'abandonnait plus; — il était sûr de vivre et de prospérer; on le *suivait avec fermeté, avec constance.*

Rien n'est beau comme de prêter, de cette manière, son appui à des entreprises d'intérêt général, et de faire converger les efforts privés vers un but d'utilité unanimement senti!

Ces sentiments antiques ne seront pas éteints; ils n'existeront pas moins à Gênes qu'au dehors.....

En faut-il davantage pour repousser tout interdit jeté sur l'*espérance*, et croire, dès-lors, que les souscripteurs à la Compagnie Transatlantique des États-Sardes, n'auront pas fait seulement une bonne action, mais qu'ils se trouveront avoir effectué, en même temps, un placement fort utile de leurs fonds?

PIÈCES JUSTIFICATIVES



STATUTS ET ACTE DE SOCIÉTÉ

DE LA

COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE

DE GÊNES

(4 OCTOBRE 1852.)

L'an mil huit cent cinquante-deux, et le jour de lundi, quatre du mois d'octobre, en notre étude, sise palais Franzoni, place Luccoli, à Gênes.

Par devant nous BARNABÉ BORLASCA, notaire public, en la résidence de cette ville, et en présence des témoins soussignés.

Ont personnellement comparu MM. :

Le Chevalier EMILE PELETTA de Cortanzone, fils à feu chevalier Charles, capitaine de Vaisseau et commandant l'École Royale de Marine à Gênes, agissant au nom de Son A. R. le Prince EUGÈNE DE SAVOIE CARIGNAN, né à Paris et résidant à Turin, en qualité de mandataire spécial, suivant acte passé à Turin, devant le notaire Laurent Dallosta le 9 juillet 1852, lequel mandat demeure annexé au présent acte.

RAPHAEL RUBATTINO, feu Pierre, négociant et conseiller municipal, agissant, d'abord pour le Chevalier JACQUES PHILIPPE PENCO, feu Jean-Baptiste de cette ville, propriétaire et conseiller municipal, comme mandataire spécial, suivant acte passé devant nous notaire, le 22 septembre 1852, lequel mandat demeure annexé au présent acte; et ensuite en son nom personnel.

Le Chevalier JULIEN BOLLO, feu Louis, capitaine marin et conseiller municipal, agissant tant en son nom personnel, qu'en sa qualité de mandataire spécial, de M. le Marquis ÉTIENNE GIUSTINIANI, feu Alexandre, suivant

acte passé devant nous notaire le 3 courant, lequel mandat demeure ci-annexé.

Eugène ROLLA, feu Jean-Baptiste, teneur de livres, agissant pour M. le Marquis Orso SERRA, feu Jérôme de cette ville, propriétaire, conseiller municipal et membre de la Chambre des Députés, comme mandataire, suivant acte passé devant le notaire Jean-François Sigimbosco le 24 juillet dernier, insinué le 26 du même mois N° 4451 au droit payé de Fr. 4 65.

Jean-Baptiste SIVORI, feu Alexandre, agissant pour compte de sa raison de commerce, établie à Gênes, sous le nom de Frères Sivori, feu Alexandre.

Le Chevalier Louis NICOLAY, feu Ange, négociant.

Pierre PITTALUGA, feu Antoine, capitaine marin.

Le Chevalier Charles BOMBRINI, de Jean Barthélemy, conseiller municipal et directeur de la Banque Nationale.

François AGNÈSE, feu Pierre, négociant.

François VITI, de Joseph, négociant.

Pierre PARACCHINI, de Barthélemy, négociant

Joseph ROCCA, de Jean, négociant, au nom de sa raison de commerce.

Étienne POLLERI, feu Louis, négociant, au nom de sa raison de commerce.

Frères POLLERI, feu Louis.

Marc DE AMICIS, feu Jacques, négociant.

Tous lesdits Comparants nés en cette ville, à l'exception du chevalier Pelletta né à Asti, et du chevalier Bollo né à Deiva, tous domiciliés et demeurants à Gênes, membres du Comité, fondateur et promoteur de la Société Anonyme, pour la Navigation Transatlantique, au moyen de Paquebots, à propulseurs sous-marins, constituée sous la dénomination de COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE, par acte passé devant nous notaire, le 10 avril 1852, insinué le même jour au droit payé de Fr. 6 06.

Lesquels ont exposé ce qui suit, etc.

Et par le présent acte ont, en conséquence, constitué et établi, ainsi qu'ils constituent et établissent la Société sus-énoncée, dans la forme et selon les Statuts, en tout comme ci-après.

TITRE I.
DE LA SOCIÉTÉ

CHAPITRE I.

Constitution et Durée de la Société.

Art. 1er.

Il est établi à Gênes, entre les comparants et les adhérents aux présents Statuts, qui deviendront propriétaires des Actions crées ci-après (Art. 4, 7 et 8), sauf l'approbation du Gouvernement, une Société anonyme, ayant pour objet la Navigation Transatlantique, au Nord et Sud de l'Amérique, par le moyen de Paquebots à propulseurs sous-marins, ou autres systèmes et moteurs, que l'expérience démontrera plus convenables.

Art. 2.

La Société prend le titre de COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE. Son siége est à Gênes.

Art. 3.

La durée de la Société sera de vingt ans (à dater du Décret d'approbation du Gouvernement Royal) et pourra être prolongée, et renouvellée par délibération de l'Assemblée Générale, prise à la majorité de deux tiers des suffrages des Actionnaires, deux ans avant le terme de la Société.

CHAPITRE II.

Du Fond Social et des Actions.

Art. 4.

Le Fonds Social est fixé à Dix millions de Francs, et résultera de l'émission de Deux mille Actions de Cinq mille Francs chacune.

ART. 5.

La Société commencera ses opérations aussitôt qu'elle aura placé 750 Actions.

ART. 6.

Les Actions sont nominatives. Elles résultent d'une inscription sur un registre spécial, au nom de l'Actionnaire, à qui il sera délivré un certificat, signé par l'un des Directeurs, par le Trésorier, et par le Président du Conseil d'Administration.

Ce certificat pourra être converti en Titre au porteur, après le paiement entier de l'Action.

Tous ces titres seront détachés d'un registre à souche.

ART. 7.

Chaque Action porra être partagée, en cinq fractions de 1,000 Fr. chacune. Dans ce cas seront délivrés, en son temps, aux souscripteurs, des coupons de participation au porteur, par cinquièmes d'Action (1).

ART. 8.

Le transfert des Actions nominatives, s'opère au moyen d'une déclaration, inscrite sur le registre de la Société, et signée par les parties, ou par leurs mandataires.

Les certificats à cet égard, ne seront délivrés aux nouveaux propriétaires, que sur la représentation de ceux, auxquels ils devront être substitués.

Les Actions et les coupons au porteur, se transfèrent moyennant la tradition du titre.

ART. 9.

Les versements se feront par dixièmes, au Caissier de la Compagnie pour les Actionnaires domiciliés dans l'État, et pour les étrangers entre les mains des agents de la Société, qui seront chargés de leur en adresser l'invitation.

Le premier versement s'opèrera lors de la signature; les

(1) La Convention du 5 avril 1853, avec le Ministère, a fixé les Actions à la valeur normale et indivisible de 1,000 francs.

autres successivement, sur l'invitation qui en sera faite à chaque Actionnaire par les Directeurs de la Société, sans qu'il puisse y avoir, entre un versement et l'autre, un intervalle moindre de 45 jours.

ART. 10.

A défaut de paiement, l'Actionnaire est déchu de ses Actions, ou parts d'Actions après trente jours de retard, perdant les versements opérés, sans qu'il soit nécessaire de le mettre en demeure, par aucun acte; et soit les Actions déchues, soit les versements, restent en pleine disponibilité à la Société.

ART. 11.

La souscription des Actions, ou parts d'Actions, entraîne de plein droit l'adhésion au présent Acte Social, et aux Statuts relatifs, tels qu'ils seront approuvés par Décret Royal.

Les droits et obligations attachés à l'Action, suivent le titre dans quelques mains qu'il passe.

ART. 12.

Les Actions ne peuvent être partagées, eu égard à la Société, qu'en la forme de l'art. 7; et lorsqu'il se trouvera plusieurs co-propriétaires d'une Action ou fraction d'Action, ils seront tenus de se faire représenter par une seule personne.

ART. 13.

Les héritiers ou créanciers des Actionnaires ne pourront, sous aucun prétexte, provoquer ni saisies, ni apposition de scellés, sur les biens, valeurs, et titres de la Société, ni s'immiscer en aucune façon dans son administration; ils devront, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires Sociaux, et aux délibérations de l'Assemblée Générale, comme tous autres Actionnaires.

CHAPITRE III.

Du Materiel Social.

Art. 14.

La Société pourra posséder un nombre de Paquebots proportionné à ses opérations, et à la situation de ses finances.

Art. 15.

La portée des deux premiers Paquebots ne pourra être moindre de 1,500 tonneaux (mesure de construction), et leur force effective au dessous de 250 Chevaux.

La mesure, la force, et le prix des autres constructions, seront déterminés par le Conseil d'Administration, selon les convenances maritimes et commerciales de l'entreprise (1).

CHAPITRE IV.

De la Ligne de Navigation et des Opérations Sociales.

Art. 16.

La Société mettra en activité les deux Lignes, de Gênes à New-York, et de Gênes à Montevideo.

Art. 17.

Les Lignes de Navigation pourront être directes, ou entre-coupées en échelles intermédiaires, aux Ports principaux.

Art. 18.

Les opérations de la Sòciété consistent dans le transport des voyageurs, des marchandises, et de tous autres objets.

Art. 19.

La Société se propose aussi de faire, moyennant l'indem-

(1) La loi du 10 juin 1853 oblige la Compagnie à avoir quatre coques de bateau en bois.

nité qui sera convenue, le Service-Postal des États qu'elle touchera dans sa Ligne de Navigation, passant à cet effet les contrats nécessaires avec les divers Gouvernements.

ART. 20.

La demande en concession du Service-Postal pour les États de Sa Majesté le Roi de Sardaigne, sera présentée et suivie pour compte de la Société, par les Associés fondateurs et promoteurs, comparants au présent acte, ou par celui, ou ceux d'entre eux qu'ils délégueront.

Cette concession obtenue, la Société sera considérée comme mise au lieu et place du concessionnaire; profitant de tous les droits et avantages qui en résulteront, elle l'en relèvera des charges, des obligations et des frais (1).

ART. 21.

Dans les premiers dix-huit mois de la navigation, le Conseil d'Administration est autorisé à employer cent mille francs á chaque voyage, soit en fournissant des marchandises pour compte de la Société, soit en faisant des anticipations sur la cargaison; le tout dans le seul but d'assurer aux Paquebots un chargement convenable.

CHAPITRE V.

Des Bénéfices Sociaux et de leur partage.

ART. 22.

Les bénéfices sociaux se composent de toutes les recettes qui dérivent de l'exercice de l'Entreprise Sociale.

ART. 23.

Il sera fait toutes les années le Bilan des recettes et dé-

(3) Par convention signée avec le Ministère, le 5 avril 1853, le service des relations postales des États-Sardes a été abonné à raison d'un *minimum* annuel de 624.000 francs au profit de la Compagnie, le Gouvernement devant lui tenir compte du produit qui dépasserait cette somme.



penses, jusqu'au 31 décembre, et le produit net sera établi, sous déduction des dépenses de l'exercice de l'année échue.

ART. 24.

On prélèvera du produit net, premièrement l'intérêt 5 0/0 qui sera distribué aux Actionnaires, et ensuite le 5 0/0 du Capital même, pour Fonds de Réparation et de Réserve; — sur le restant l'Assemblée générale déterminera, selon les circonstances, les dividendes annuels, et la portion qui devra être attribuée au Fonds d'Amortissement.

ART. 25.

Chaque année on publiera dans la Gazette officielle de Turin, et dans celle de Gênes, l'époque à laquelle cette répartition devra se faire.

CHAPITRE VI.

Du Fonds de Réparation et de Réserve.

ART. 26.

Le Fonds de Réparation et de Réserve est établi pour subvenir aux frais des réparations extraordinaires et éventuelles des Paquebots, tandis que les réparations ordinaires devront être faites à chaque voyage, et portées dans les dépenses de l'exercice. L'excédant de ce Fonds, pourra être employé en constructions de nouveaux Paquebots, selon l'article 32.

ART. 27.

Les Réparations extraordinaires seront, dans le Réglement Intérieur, distinguées des Réparations ordinaires, et déterminées par le Conseil d'Administration, qui en délibèrera, chaque fois, sur des expertises régulières et préalables, auxquelles il aura fait procéder.

ART. 28.

Sont attribués au Fonds de Réparations et de Réserve:

1° Le prélèvement porté à l'article 24;

2° Les sommes qui pourront être encaissées par suite d'avaries ou naufrages.

ART. 29.

Les sommes affectées à ce Fonds, lorsque le besoin n'en paraîtra pas prochain, seront placées à intérêt, suivant le mode que le Conseil d'Administration avisera convenable.

CHAPITRE VII.

Du Fonds d'Amortissement.

ART. 30.

Le Fonds d'Amortissement est destiné à représenter le Capital Social, sujet à détérioration.

ART. 31.

Ce Fonds se cumule par la quotité établie à l'article 24 et par les sommes accidentellement recouvrées par la Société, et qui ne sont pas de nature à être appliquées aux bénéfices ordinaires.

ART. 32.

Le Fonds d'Amortissement pourra être employé par le Conseil en constructions de nouveaux Paquebots, lesquels seront substitués à ceux mis hors d'usage, ou viendront en augmentation du matériel social.

ART. 33.

Toutes les sommes assignées à ce Fonds seront, en attendant, employées par les soins du Conseil d'Administration, de manière à en tirer un intérêt.

ART. 34.

L'emploi pourra consister : 1° en rachats d'Actions de la Société même; 2° en Fonds Publics de l'Etat, ou Bons du Trésor; 3° en Actions de la Banque Nationale; 4° en Rentes

sur la ville de Gênes; 5° ce Fonds pourra même être placé à intérêt, moyennant les garanties et hypothèques nécessaires, à condition pourtant, que l'argent employé ainsi, ne puisse dépasser la moitié du Fonds existant.

En aucun cas, ce Fonds ne pourra être employé en escompte de lettres de change, ou billets à ordre; tout autre genre d'emploi devant être délibéré par l'Assemblée.

TITRE II.

DE L'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ.

CHAPITRE I.

De l'Assemblée Générale.

ART. 35.

L'Assemblée Générale sera réunie ordinairement une fois par an, dans les premiers six mois. Il y aura en outre des Assemblées Générales extraordinaires, qui seront convoquées dans les cas prévus par les articles 57 et 71, et toutes les fois que le Conseil d'Administration le jugera nécessaire.

ART. 36.

Les Actionnaires inscrits, sont convoqués en Assemblée Générale par les soins du Conseil d'Administration, au moyen de la Gazette officielle de Turin et de celle de Gênes, et au moyen de lettres à domicile élu.

ART. 37.

L'avis pour les Assemblées ordinaires, devra être publié, trois mois d'avance; pour les extraordinaires, et pour le cas d'une seconde convocation à la même Assemblée, le terme sera fixé par le Conseil d'Administration, selon les circonstances, et indiqué dans l'avis même.

Art. 38.

L'Assemblée Générale est légalement constituée, quand les Associés présents sont au nombre de cinquante, et représentent un dixième du Fonds Social.

Elle est aussi légalement constituée, quelque soit le nombre des Associés et des Actions qu'ils représentent, lorsqu'elle a lieu sur une seconde convocation.

Art. 39.

L'Assemblée Générale nomme son Président à chaque séance.

Art. 40.

Les Actionnaires inscrits peuvent intervenir à l'Assemblée, ou personnellement, ou par représentation d'un autre associé, munis d'un mandat donné même par lettre, pourvu que les Actions qu'ils représentent soient inscrites sous le même nom, depuis trois mois, dans le livre des inscriptions et transferts.

Art. 41.

Les possesseurs d'Actions au Porteur pour être admis à l'Assemblée, devront déposer, auprès de la Direction, deux titres d'Actions, dix jours avant la réunion.

Art. 42.

Les possesseurs de fractions d'Actions, pour pouvoir être admis à l'Assemblée, devront, dans le même terme, déposer 20 Coupons.

Art. 43.

Les Actionnaires possesseurs d'Actions Nominatives, auront autant de voix qu'ils possèdent ou représentent d'Actions. — Les possesseurs d'Actions au Porteur auront une voix, chaque deux Actions. — Enfin les possesseurs de Fractions auront une voix, chaque 20 Coupons.

Aucun des associés présents ne pourra avoir plus de 25 voix, quelque soit l'intérêt qu'il représente, ni même dépasser le quart des voix de l'Assemblée.

Art. 44.

L'Assemblée Générale, sur la proposition du Conseil d'Administration, délibère à la majorité de deux tiers des suffrages des associés présents, — sur les réformes, modifications, et additions aux Statuts, — sur la liquidation de la Société avant l'échéance de son terme, — sur le renouvellement ou la continuation de la Société, — sur le prolongement de la Ligne de Navigation, — sur le choix des nouvelles Lignes, — et sur l'émission d'Actions au-delà de deux mille.

A la majorité absolue :

Elle approuve la nomination des Directeurs, qui au cas de vacance, devront être proposés par le Conseil, — nomme les Membres du Conseil d'Administration, — approuve les comptes aussi bien que les bilans, — fixe les dividendes, — statue sur toutes les questions, qui lui sont présentées par le Conseil, — et nomme des Commissions pour examiner les propositions des Actionnaires, afin qu'elles soient l'objet d'un rapport par écrit, sur lequel on en délibère dans la réunion suivante.

Art. 45.

Les propositions de renouvellement ou de prolongation de la durée de la Société, pour pouvoir être présentées à l'Assemblée, devront être annoncées aux Associés, six mois à l'avance, au moyen de la publication dans la Gazette officielle de Turin, et 'dans celle de Gênes, aussi bien que dans un avis au domicile élu, par les Actionnaires inscrits.

Art. 46.

Un Secrétaire, choisi par l'Assemblée, en rédigera les délibérations sur chacun de leurs chefs, séance tenante, dans un registre spécial, conservé au siége de la Société.

CHAPITRE II.

Du Conseil d'Administration.

ART. 47.

Le Conseil d'Administration est composé de douze Membres ayant voix délibérative ; chaque Membre devra être possesseur de deux actions qu'il déposera come garantie de ses actes.

ART. 48.

Les Membres du Conseil se renouvellent par rang d'ancienneté dans leurs fonctions, un tiers chaque année ; dans la première année et dans la seconde, le sort décide des Membres à renouveller.

Ils sont toujours rééligibles.

ART. 49.

Le Conseil élit dans son propre sein son Président, en l'absence duquel, le plus fort Actionnaire, et, à défaut de celui-ci, le doyen d'âge préside de droit.

ART. 50.

Le Secrétaire est nommé, pour la première fois, par le Comité promoteur, et ensuite par le Conseil même.

ART. 51.

Le Conseil tient une Séance obligatoire une fois par mois, au jour qui sera fixé par le Réglement. De plus il se réunit toutes les fois qu'il le croit convenable dans l'intérêt de la Société, sur la convocation qui en est faite, par l'un des Directeurs, ou par le Président même du Conseil d'Administration, ou par trois Membres dudit Conseil.

ART. 52.

Les Directeurs interviennent au Conseil avec voix consultative.

ART. 53.

Le Conseil prends ses délibérations à la majorité des suf-

frages, et à égalité de voix; celle du Président est prépondérante. Il tient des procès-verbaux de ses Séances, et un registre spécial de ses délibérations, qu'il communique par écrit à la Direction, en ce qui peut la concerner.

Art. 54.

Il est légalement constitué par la présence de 5 Membres. Dans les convocations d'urgence, ou en cas de second appel pour la même Séance, il est valablement constitué par l'intervention de trois Membres seulement; mais dans ce cas les délibérations doivent être prises à l'unanimité.

Art. 55.

Aucun membre du Conseil ne pourra se faire représenter dans les Séances, sans la préalable autorisation du Conseil même.

Art. 56.

Le Conseil convoque l'Assemblée Générale par l'intermédiaire de son Président.

Art. 57.

Il exerce le droit de proposition à l'Assemblée, et formule l'ordre du jour de celle-ci. Il lui présente les comptes et les bilans annuels, dressés par les Directeurs. Il fait un rapport sur lesdits comptes et bilans, ainsi que sur l'état de la Société. Il propose la révocation et la nomination des Directeurs et du Trésorier, et les conditions à leur faire. Il peut suspendre les Directeurs pour causes graves et urgentes, mais dans ce cas, il devra en faire la publication dans les formes voulues par la loi, et en référer à l'Assemblée dans les deux mois, afin qu'elle y pourvoie définitivement. Il fait exécuter les délibérations de l'Assemblée Générale. Il veille à l'observation des Statuts. Il formule les Réglements Intérieurs et les modifie. Il surveille la marche des affaires Sociales. Il s'assure de l'état de la Caisse. Il prend soin de la conservation et du bon emploi, tant de l'argent que du matériel de la Société. Il pourvoit au placement des Fonds d'Amortissements, de Réparation et de Réserve. Il intervient dans les opérations de la Direction, toutes les fois qu'il le croit opportun. Il délègue

un de ses Membres pour faire provisoirement les fonctions de Directeur en l'absence de l'un de ceux-ci.

Sur la proposition des Directeurs, il approuve la nomination des agents et des employés, ainsi que leurs conditions. Il sanctionne les tarifs et leurs modifications. Il confirme ou varie les échelles à toucher le long de la Ligne de Navigation. Il autorise la formation de la cargaison et les dépenses à faire pour elle, dans le sens de l'article 21.

Finalement il fait tous les actes d'Administration qui ne sont pas réservés d'une manière spéciale à l'Assemblée Générale.

ART. 58.

Les Membres du Conseil auront droit à un jeton de présence, dont la valeur sera déterminée par le Comité promoteur.

CHAPITRE III.

De la Direction.

ART. 59.

La Direction de la Société est confiée à deux Directeurs, pouvant chacun agir séparément, et dont la signature oblige légalement la Société à l'égard des tiers.

ART. 60.

Le Conseil est autorisé à nommer, lorsqu'il y trouvera convenance, un troisième Directeur, avec l'attribution des deux autres, sauf l'approbation ultérieure de l'Assemblée Générale.

ART. 61.

Les Directeurs doivent être membres de la Société, et déposer cinq Actions en garantie de leur gestion.

ART. 62.

Tous les employés de la Société sont sous les ordres des Directeurs, qui peuvent les suspendre et les congédier, à la

condition d'en faire rapport au Conseil lors de sa première convocation.

ART. 63.

Les Directeurs pourvoient à toutes les opérations maritimes, commerciales et administratives de la Société. Ils ont la disposition d'une somme d'argent, dont l'importance sera déterminée par le Conseil, selon les opérations en cours d'exécution.

Ils passent les contrats avec les tiers.

Ils représentent la Société devant les tribunaux, soit dans les causes actives, soit dans les causes passives; ils doivent cependant, sous leur responsabilité, avoir obtenu l'autorisation du Conseil, avant de les entreprendre, ou d'y défendre.

Ils proposent à l'approbation du Conseil la nomination des agents et des employés, ainsi que leurs conditions.

Ils font mettre à exécution les délibérations de l'Assemblée et celles du Conseil. Ils agissent sans même recourir au Conseil, dans les cas d'urgence. Ils dressent annuellement le bilan et l'inventaire, qu'ils soumettent au Conseil d'Administration.

ART. 64.

Les Directeurs jouiront des indemnités qui leur seront attribuées par le Conseil d'Administration, et pour la première fois, par le Comité promoteur.

CHAPITRE IV.

Du Trésorier.

ART. 65.

Le Trésorier encaisse les versements qui lui sont faits, par les Associés, par les Directeurs et par les tiers. Il paye les intérêts et les dividendes délibérés. Il acquitte les mandats expédiés par la direction en la forme qui sera établie à cet effet. — Il doit présenter au Conseil d'Administration, tous les mois et toutes les fois qu'il en est requis, l'état de la

Caisse, et se prêter à toutes vérifications qui pourront êtr prescrites par les Réglements.

ART. 66.

Le livre de Caisse devra régulièrement être tenu à jour.

ART. 67.

Le Trésorier sera obligatoirement Associé et donnera un cautionnement de soixante et quinze mille francs, dont un tiers au moins, en Actions de la Société.

ART. 68.

Il ne pourra se faire remplacer que sous sa responsabilité et que par une personne approuvée par le Conseil.

ART. 69.

Il jouira des remises qui lui seront allouées par le Conseil d'Administration, et pour la première fois par le Comité promoteur.

ART. 70.

Le Conseil aura, en outre, le droit d'établir les autres règles et mesures de précaution qu'il croira convenable de prescrire au Trésorier pour le maniement de la Caisse, le cas échéant.

CHAPITRE V.

Dispositions Générales et Dispositions Transitoires.

ART. 71.

Dans le cas où le Capital Social se trouvera réduit de moitié, par suite de pertes dans les exercices annuels, ou de naufrages, l'Assemblée Générale sera convoquée pour statuer sur les mesures à adopter.

ART. 72.

Les différents qui pourront s'élever entre la Société et ses Membres seront vidés, selon le Code Sarde, par les Tribu-

naux de Gênes; à cet effet, et pour tous autres que de droit, les Associés, en souscrivant les actions, auront à élire un domicile en cette ville de Gênes; le domicile devant être considéré comme élu au siége de la Société, pour les Associés qui auront omis cette formalité.

ART. 73.

Le Comité promoteur de la présente Société restera en fonctions, et exercera les pouvoirs et attributions de l'Assemblée Générale, jusqu'à la première convocation de celle-ci, avec pouvoir de consentir, à la demande du Gouvernement, des modifications aux présents Statuts, et de subvenir aux cas et besoins qui se présenteront.

ART. 74.

Les Membres composant le Comité promoteur (au nombre de vingt-deux) pour les soins qu'ils ont donnés à la fondation de la Société, et pour l'avance qu'ils ont faite, chacun de 500 francs, afin de pourvoir aux premiers frais, recevront chacun en compensation une Action libérée; ces vingt-deux Actions seront comprises dans le Capital Social porté à l'article 4.

ART. 75.

Les Membres du Comité promoteur qui n'ont pas pris part au présent acte, sont conservés dans leurs qualités, attributions et droits, résultants de l'acte 10 avril 1852, notaire Borlasca, constitutif du Comité, pourvu qu'avant la fin du mois de novembre prochain, ils donnent leur adhésion au présent acte, et se soumettent aux obligations et charges y consenties (1).

ART. 76.

M. JEAN PITTALUGA, capitaine marin de première classe, à qui est due l'initiative de la fondation de la présente Société, et auquel le Comité promoteur avait promis 1 pour 0/0 sur les bénéfices nets de la Société comme un juste retour de ses

(1) Par actes successifs, notaire Borlasca, les Membres du Comité Promoteurs ont tous adhérés, en temps utile, sauf un, qui s'est laissé déchoir.

peines et fatigues, aura, en compensation, le nombre d'actions libérées que le Comité même jugera proportionné aux éventualités de ce profit.

Il est en outre nommé Commandant du premier Paquebot et chargé d'assister aux premières construetions, suivant les instructions, les conditions et les indemnités qui seront fixées par les Direeteurs.

ART. 77.

M. l'avocat CRISTOPHE CARENZI, auquel le Comité promoteur avait aussi promis 1 pour 0/0 sur les bénéfices nets, à l'occasion des soins assidus et efficaces qu'il a donnés, de eoncert avec le capitaine Pittaluga, à l'établissement de cette Société, aura également en eompensation le même nombre d'Aetions libérées que le Comité allouera au capitaine Pittaluga, comme il est dit à l'article précédent.

Il est de plus nommé Secrétaire du Conseil d'Administration, avec les indemnités qui lui seront accordées par le Comité promoteur. En attendant, il continuera à s'occuper gratuitement des affaires qui lui seront confiées pour le complet établissement de la Société.

ART. 78.

Sont nommés pour la première fois :

DIRECTEURS

MM. Le Chevalier JACQUES-PHILIPPE PENCO et le Chevalier JULIEN BOLLO;
M. BOLLO est plus spécialement chargé de tout ce qui concerne la navigation des Paquebots;
M. PENCO des autres parties de l'Administration.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Le Chevalier CHARLES BOMBRINI, Directeur de la Banque Nationale
RAPHAEL RUBATTINO, Négociant.
Le Marquis ORSO SERRA, Propriétaire et membre de la Chambre des Députés.
Le Chevalier LOUIS NICOLAY, Négociant.
FRANÇOIS AGNÈSE, Négociant.

François VITI, Négociant.
Joseph ROCCA, Négociant.
Le Marquis Étienne GIUSTINIANI, Propriétaire.
Le Comte Henry AVIGDOR, Banquier et membre de la Chambre des Députés.

Le Trésorier et les autres Membres du Conseil seront nommés plus tard par le Comité promoteur; en attendant sont donnés aux Membres élus les attributions et pouvoirs du Conseil entier, même dans le cas ou l'Associé, M. Rubattino, n'accepterait pas d'en faire partie, ainsi qu'il l'a déclaré formellement au Comité.

Lesdits Comparants approuvent et acceptent les Statuts sus-énoncés, déclarant prendre intérêt dans la présente Société, pour le nombre d'Actions qu'ils indiqueront individuellement, en signant le présent Acte, soit en leur nom propre, soit au nom de leurs mandants.

Dont requis, nous notaire, avons passé le présent acte, lu, prononcé et expliqué à claire intelligence de MM. les Comparants, et en la présence de MM. Barnabé Augustin Quartara de David, et Raphaël Giordano, feu Dominique, tous deux nés à Gênes, y domiciliés et demeurants, témoins reconnus capables, et appelés spécialement, lesquels ont signé avec les Comparants et nous notaire.

DÉCRET ROYAL

DU 7 NOVEMBRE 1852

APPROUVANT LES STATUTS DE LA COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE

DE GÊNES

VICTOR-EMMANUEL II,

ETC., ETC., ETC.

Sur la proposition du Ministre des Finances et du Commerce;

Vu l'article 46 du Code de Commerce;

Entendu l'avis émis par le Conseil d'État dans la séance du 29 octobre dernier;

Nous avons décrété et décrétons ce qui suit:

Article unique.

La Société anonyme pour la navigation à vapeur du Nord et du Sud de l'Amérique, établie à Gênes par acte du 4 octobre dernier, notaire Borlasca, sous la dénomination de Compagnie Transatlantique, est par Nous approuvée selon les Statuts insérés dans l'acte cité.

Le Ministre des Finances et du Commerce est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera enregistré au Contrôle général.

Turin, le 7 novembre 1852.

Signé: VICTOR-EMMANUEL.

Contresigné: C. CAVOUR.

RAPPORT

DU MINISTRE DES FINANCES ET DU COMMERCE

TOUCHANT L'ÉTABLISSEMENT D'UN SERVICE DE NAVIGATION A VAPEUR

ENTRE GÊNES ET L'AMÉRIQUE

SESSION DE 1852

Séance de la Chambre des Députés du 12 avril 1853.

MESSIEURS,

Par acte du 4 octobre 1852, il se constituait, à Gênes, entre des capitalistes importants, une Société anonyme ayant pour objet, sous le nom de COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE, d'établir une double ligne de navigation à vapeur, avec l'Amérique du Nord et celle du Sud.

Une telle Société, présentant des garanties morales et pécuniaires suffisantes, rapportait le 7 novembre suivant l'approbation royale voulue par l'art. 47 du Code de Commerce; et sans retard était soumis au Gouvernement le projet d'une convention par laquelle, en retour d'un subside que l'on demandait à l'État, comme d'absolue nécessité, on offrait de s'acquitter de divers services et charges, tant dans son intérêt direct, que dans l'intérêt du commerce national.

Animé du sincère désir de faciliter à notre principal port de commerce les moyens d'atteindre, le plus promptement possible, à ce haut degré d'activité et de prospérité commerciales, que sa position tend à lui procurer, et pénétré d'ailleurs de l'importance de nos relations mercantiles avec le Continent Américain, le Gouvernement consentait de bon gré à prendre en considération les offres d'une telle Société. Cependant, comme il s'agissait d'une affaire fort importante, je crus convenable, en ma qualité de ministre des finances et du commerce (vu que le projet m'était renvoyé), de charger de son examen une commission toute spéciale

qui en discuterait séparément les articles, et qui verrait ce qu'il y aurait de mieux à faire pour concilier à la fois les intérêts de la Compagnie, ceux du Commerce et ceux du Trésor.

Cette commission ayant accompli son travail et réglé les pâctes et clauses de la convention à intervenir entre le Gouvernement et la Compagnie, j'ai passé à sa stipulation le 5 de ce mois, et j'ai en ce moment l'honneur de la soumettre à votre approbation, ainsi que le projet de loi à ce relatif.

Le traité ou convention dont s'agit renferme 30 articles dont il sera utile que quelques-uns soient accompagnés de courtes observations.

Cependant je crois devoir m'arrêter à réfuter tout d'abord une objection qui, je le prévois, ne manquera pas d'être élevée sur le fond même de la convention, à cause de la charge d'un subside qui grêverait les Finances; objection qui, en définitive, consisterait dans le dilemme suivant: — ou l'entreprise à laquelle va se livrer la Compagnie Transatlantique, utile d'ailleurs, renferme les éléments de succès convenables, et dans ce cas alors il n'est pas nécessaire que le Gouvernement lui aide à pourvoir à ses dépenses; — ou bien elle n'est pas opportune, c'est-à-dire n'est pas susceptible de prospérer par elle-même, et alors le subside devient un acte de *protectionisme,* qui a pour objet de communiquer et de maintenir une vie factice à une industrie qui ne saurait l'avoir d'elle-même.

Ce raisonnement, Messieurs, est plus spécieux que solide, et je crois qu'il suffira des observations qui suivent pour le combattre victorieusement.

En premier lieu il est bon d'observer qu'il existe des entreprises qui, tout en offrant un succès tellement probable, qu'on peut le regarder comme certain, ont besoin, à cause de leur nouveauté, de leur importance, du défaut d'esprit d'association (et ce qui ne se vérifie que trop en ce moment dans notre pays), à cause de la timidité des capitalistes, ne s'achemineraient jamais, sans une impulsion décisive.

L'entreprise actuelle est précisément de cette espèce, et quoique par sa nature, aussi bien que par l'effet de l'heureuse situation du port de Gênes et des relations qui le lient

avec l'Amérique, elle ne puisse pas, si ce n'est tout d'abord, au moins, à coup sur, au bout d'un certain temps, manquer de prospérer et de procurer des bénéfices remarquables; — il ne faudra point, cependant, par les motifs même qui en ont été donnés ci-dessus, en espérer la réalisation, à moins que le Gouvernement ne lui vienne en aide, surtout à son début.

En second lieu, il est bon d'observer que le subside dont il s'agit, n'est pas concédé gratuitement, bien s'en faut, puisque le Gouvernement obtient de la Compagnie un juste retour de droits actuels et positifs, en même temps qu'il retire de la mise en activité de l'entreprise, dont on s'occupe, des profits et des avantages indirects qui peuvent aussi être regardés comme forts importants.

Quant aux premiers, puisqu'il faudra y revenir dans l'examen des articles du traité qui leur sont spéciaux; il suffit en ce moment d'indiquer le transport des dépêches aussi bien que celui des agents consulaires et diplomatiques, et la remise au Gouvernement, en cas de guerre, de sept gros bateaux à vapeur.

Quant aux seconds, ils sont au nombre de trois, qui tous me paraissent d'une grande importance, savoir: — 1° l'encouragement à la navigation nationale à vapeur; — 2° le développement et l'extension de nos relations commerciales avec l'Amérique; — 3° l'expédition à la fois plus directe et plus prompte de la correspondance postale avec ces contrées lointaines.

Je crois que personne ne voudra dénier que de tels avantages, qui difficilement pourraient s'obtenir de toute autre manière, n'ayant deux caractères bien saillants: celui déjà signalé, et assez manifeste par lui-même, d'une grande importance, et celui de ne pas être restreint à une classe d'habitants ou à une localité donnée, mais de s'étendre à tout un État, pour lequel le commerce est indubitablement une des principales sources de prospérité et de richesse.

Je pense dès-lors pouvoir, à bon droit, repousser le reproche de protectionisme que l'on a voulu opposer à la convention dont il s'agit, convention qui, du reste, on ne devrait pas l'oublier, n'est que temporaire et d'une durée seulement de quinze ans.

Qu'il me soit permis, enfin, de m'appuyer sur l'exemple qui nous est donné par les autres nations, et plus particulièrement en ce genre par l'Angleterre; où fleurit le plus le commerce, et où, plus que dans toute autre partie de l'Europe, les entreprises de la plus vaste portée s'accomplissent à l'aide d'efforts particuliers.

Malgré cela, il y a en Angleterre beaucoup de services de dépêches subventionnés par le Gouvernement, à l'aide de sommes importantes; et en voici, Messieurs, la preuve dans la note ci-après, qui se rapporte à l'année 1850.

Services.	Subventions.	
De l'Angleterre à Hambourg et Rotterdam .	15,000	L. st.
D'Aberdeen à Lerwih	900	»
De Liverpool à l'Ile de Man	890	»
» » à Kingstown (Nouvelle-Bretagne).	1,998	»
De Southampton à Chaunes-Islands (Id.). .	4,000	»
» » au Portugal, à l'Espagne et à Gibraltar.	20,500	»
De Liverpool à Halifax, à New-York et à Boston.	145,000	»
D'Halifax aux Bermudes	4,460	»
» » à Terre-Neuve.	4,140	»
De l'Angleterre aux Indes-Occidentales . .	240,000	»
» » à Alexandrie	24,000	»
D'Alexandrie à Beyrouth	1,560	»
De Syngapour à Sidney et à la Nouvel-Galles du Sud	5,000	»
De Callao à Valparaiso	20,000	»
De Suez à Calcutta (portion portée 716 milles anglais)	64,688	»
De Ceylan à Hong-Kong (716 milles anglais).	25,312	»
De Suez à Bombay	50,000	»
Traitements des agents anglais à bord des bateaux à vapeur	9,208	»
Total	636,616	L. st.

Trois nouveaux subsides ont été concédés à la ligne du Brésil, à celle du Cap de Bonne-Espérance et aux lignes qui

réunissent l'Australie avec l'Inde et l'Europe, ce qui fait que pour l'année courante, le total complet des sommes employées à subventionner la navigation transatlantique, si tant est, qu'elle ne surpasse pas, s'élève à 1,000,000 livres sterlings, soit 25,000,000 francs.

La France (1), dans une convention stipulée le 28 février 1851 et approuvée le 11 juillet suivant, se trouve avoir concédé à la Compagnie des *Messageries Nationales* le service postal de la Méditerranée, s'obligeant à lui fournir un subside annuel de 3,000,000 fr.; — c'est-à-dire, 11 fr. 40 c. pour chaque mille, puisque les bateaux de ladite Compagnie auront à parcourir 105,216 lieues marines.

Deux mois s'étaient à peine écoulés, et le même gouvernement stipulait, avec la *Société Impériale de Marseille*, une convention pour un nouveau service de correspondance entre l'Algérie et la France, d'une durée de 12 ans; et à cette occasion, il accordait à la Société un subside annuel de 1,000,000 francs. (Voir le *Moniteur Universel* du 30 mars 1853, N° 89.)

Maintenant, j'accompagnerai de quelques courtes explications, les principales dispositions du traité que j'ai l'honneur de vous soumettre :

Art. 1er et 2e. — Ces articles énoncent les principales obligations que la Compagnie assume, et qui me paraissent formulées en termes assez clairs et assez explicites, pour qu'il ne soit pas nécessaire de les commenter.

Art. 3. — Quant à cet article, en particulier, il ne sera pas inopportun de faire une observation, relativement à ce qui est porté à la fin de l'alinéa et qui concerne les relâches à Marseille.

Le Gouvernement n'avait pas pensé, tout d'abord, pouvoir y consentir. Mais sur les instances de la Société, il eut lieu de se convaincre que c'était là une indispensable condition de l'établissement même de l'entreprise; — dès-lors, après de nombreuses discussions, il crut devoir adhérer à l'espèce de transaction qui se trouve formulée à la fin de cet article,

(1) Voyez l'opuscule sur les correspondances maritimes entre l'île de Sardaigne et les États de terre ferme. — Observations relatives au budjet de la marine royale, page 11.

et en vertu de laquelle les bateaux de la Compagnie cesseront de faire relâche à Marseille, aussitôt que son existence pourra être considérée comme assurée.

Art. 4. — La convenance d'augmenter les voyages ne pourra se vérifier que dans le cas où l'entreprise prospérera, c'est-à-dire, que tout autant, que, soit le commerce, soit la correspondance postale entre Gênes et l'Amérique (à l'aide des bateaux de la Compagnie), auront pris un développement qu'on peut à bon droit en attendre; — cela admis, il n'est pas à craindre que le Gouvernement, en acceptant l'augmentation du nombre des voyages dont s'agit, arrive à se charger de plus grands subsides envers la Compagnie : l'accroissement des encaisses de la correspondance postale le tiendrait indemne.

Art. 5. — Celui-ci n'exige pas d'observations.

Art. 6 et 7. — Il était nécessaire de déterminer la capacité et la force des bateaux de la Compagnie, tant à cause du cas prévu par l'art. 20, où ces bateaux doivent servir au Gouvernement comme bâtiments de guerre, qu'à cause de l'intérêt du commerce et de celui des passagers.

Art. 8. — L'obligation que cet article impose à la Compagnie, assure au Gouvernement, ainsi qu'on l'a déjà signalé, une notable compensation aux débours faits pour la correspondance postale entre Gênes et l'Amérique, de telle sorte, que le revenu postal diminuera considérablement le chiffre élevé de cette dépense; et qu'il est permis d'espérer qu'avec le temps il arrivera à la balancer et même à la surpasser.

Art. 9, 10 et 11. — Ici point d'observations à faire.

Art. 12. — Après ce qui a été dit ci-dessus pour justifier en principe la subvention à laquelle le Gouvernement s'oblige envers la Compagnie, il ne reste plus rien à remarquer relativement à cet article; si ce n'est que la subvention qui s'élève annuellement à 624,000 fr., comme cela a été déjà signalé, n'est qu'une anticipation faite par le Gouvernement qui, en recueillant les produits des dépêches, compensera avec lui-même, sinon pour le tout (particulièrement dans les premières années), au moins pour une notable part la dépense indiquée.

Il suffira, en outre, d'observer que le subside dont il s'agit, ne peut, à moins de l'exposer, paraître bien minime, être com-

parée avec ceux qui ont été accordés aux Compagnies anglaises. Tout d'abord, en fait, ce ne serait que 2 fr. 50 c. par mille, tandis que les autres auraient 12 fr. pour une égale distance.

Art. 13. — Cet article prévoit le cas dans lequel le produit du service postal surpassera la dépense à laquelle le Gouvernement se soumet.

Celui-ci n'ayant pas en vue de bénéficier directement dans l'entreprise dont il s'agit, et voulant seulement rentrer dans les débours faits, s'oblige à rembourser à la Compagnie, la partie des produits qui excèderait une telle avance.

Art. 14. — Dans le cas où l'exemption de laquelle il s'agit dans cet article n'aurait pas été accordée on aurait dû concéder à la Compagnie un subside plus lourd et plus difficile pour les Finances.

Art. 15. — D'après cet article; pourvu que l'état des choses reste le même, la double ligne de navigation transatlantique, qui forme l'objet de la convention, devra être activée dans 18 mois, au plus tard. — Et ensuite (ce qui était à prévoir), se vérifiant le cas d'une crise politique ou financière, il était juste, d'un côté, d'assurer à la Compagnie une certaine latitude, pour pouvoir accomplir ses obligations; tandis que de l'autre, il était également convenable de définir d'une manière explicite, comme il a été fait dans le dernier alinéa de cet article, ce qui devait être entendu par de telles crises, afin de prévenir des difficultés qu'il aurait été aussi aisé de faire surgir que fâcheux d'avoir à les résoudre.

Art. 16. — La faculté accordée à la Compagnie par cet article, moyennant la condition qui s'y trouve imposée et qui assure l'exactitude des arrivées et des départs, relativement à la localité, pour nous la plus importante, c'est-à-dire Montevideo, ne saurait produire aucun inconvénient et peut rendre un heureux service au commerce national, qui aura deux échelles dans l'Amérique Méridionale, au lieu d'en avoir une seule.

Art. 17. — Il n'exige pas de commentaires.

Art. 18. — Le privilége assuré à la Compagnie par cet article, doit être considéré comme inséparable de la subvention accordée, puisque sans elle, la Compagnie elle-même aurait aspiré à d'autres conditions.

Art. 19. — Quant au dispositif du dernier alinéa de l'article 3, on verra que le Gouvernement, dans cet art. 19, se montre disposé à interposer, dans l'intérêt de la Compagnie, ses bons offices auprès des gouvernements étrangers pour lui obtenir des faveurs et des avantages qui retomberaient sur le commerce national, dont l'intérêt est le même, et à qui il importe que la Compagnie prospère, afin qu'elle puisse bientôt se dispenser du relâche de Marseille.

Art. 20. — Il n'est pas besoin de grands mots pour démontrer l'utilité qui peut revenir à l'État, d'avoir, au moins en cas de guerre maritime, sept gros bateaux à vapeur disponibles pour renforcer notre flotte. — Par la présente Convention, on obtient donc, le cas échéant, d'augmenter considérablement notre force navale sans trop aggraver les charges du Trésor.

Art. 21. — Le bien fondé de la stipulation contenue dans cet article, me semble trop évident pour qu'il soit besoin de le démontrer.

Art. 22. — En traitant avec la Compagnie Transatlantique, le Gouvernement ayant eu en vue les garanties qu'elle présente, il est naturel qu'il ne lui accorde pas la faculté de céder à d'autres, sans son consentement, le service qui fait l'objet de la présente convention.

Les art. 23, 24, 25, 26, 27 et 28, ne me paraissent pas réclamer des observations particulières, et je crois que leurs dispositions seront reconnues justes et convenables.

Art. 29. — La disposition de cet article tend à faciliter à cette Compagnie l'émission des Actions qui restent à souscrire pour compléter le capital social fixé à 10,000,000 fr. par l'art. 4 des Statuts.

Il est évident que si de telles Actions sont réduites à 1,000 francs au lieu de 5,000, elles seront plus facilement et plus promptement émises, sans qu'il puisse résulter de là aucun inconvénient.

Art. 30. — A son occasion, des éclaircissements ne sont pas nécessaires.

RAPPORT DE LA COMMISSION

SUR LE PROJET D'UNE LOI DE NAVIGATION A VAPEUR

ENTRE

GÊNES ET L'AMÉRIQUE

SESSION DE 1852

Séance de la Chambre des Députés du 16 mai 1853

MESSIEURS,

Dans la séance du 12 avril dernier, M. le Ministre des Finances, vous présentait un projet de loi tendant à autoriser le Gouvernement du Roi, à donner pleine exécution à la convention stipulée le 6 avril de l'année courante, par le même Ministre, avec la Compagnie Transatlantique, constituée à Gênes pour l'établissement d'une navigation régulière à vapeur, entre Gênes et l'Amérique du Nord aussi bien que celle du Sud.

Cette convention a été l'objet d'un examen attentif de la part de votre Commission; elle se compose de 30 articles.

Dans les cinq premiers est défini le but de la Société, et sont précisés les points extrêmes des voyages, ainsi que les ports intermédiaires dans lesquels il a été donné la faculté d'aborder. Dans les suivants, c'est-à-dire du sixième jusqu'au douzième on trouve les principales obligations que doit assumer la Société, spécialement en ce qui concerne la navigation; ainsi sont fixés le mode de construction des bateaux, le *minimum* de force que devra avoir l'hélice, la capacité des coques, le nombre des passagers que lesdits bateaux doivent contenir, et le transport des dépêches ainsi que les prescriptions détaillées relatives à ce service. Dans les art. 12, 13 et 14 se trouvent les dédommagements que le Gouvernement du Roi accorde à la Compagnie, en retour des charges qu'elle accepte, savoir: la subvention de 22,000

francs pour chaque voyage d'allée et de retour pour la ligne de New-York, et 30,000 fr. pour chaque voyage, pareillement complet, de la ligne du Brésil, ce qui forme un total annuel de 624,000 fr., et ceci, pendant l'espace de 15 ans; l'on accorde ensuite aux bateaux de la Compagnie l'exemption des taxes de navigation et de consulat dans les ports étrangers et dans ceux du Royaume, ainsi que le boni du surplus des recettes postales des deux lignes réunies.

Dans l'art. 14, est insérée l'obligation faite à la Compagnie, de transporter gratuitement les officiers diplomatiques et consulaires du Gouvernement, ou autres officiers de l'État, chargés de missions spéciales, partout où la destination des bateaux peut atteindre.

Les articles suivants contiennent à la fois d'autres obligations dont se charge la Compagnie et d'autres concessions de la part du Gouvernement; ainsi que quelques autres prescriptions de détail, ayant pour objet lesdites obligations principales déjà détaillées.

Au nombre des obligations les plus importantes de la Société (art. 15) figure, celle de devoir mettre en construction dans les premiers six mois, à partir de l'acceptation de la convention, sept bateaux, et d'activer, dans l'année qui suivra immédiatement ladite époque, le service mensuel sur les deux lignes; il y a de plus, dans l'art. 20, le droit important accordé au Gouvernement, en cas de guerre, de disposer des bateaux de la Compagnie, en lui payant les justes indemnités et compensations, qui auront été préalablement établies par des arbitres nommmés par les parties.

Au nombre des justes retours mis dans cette portion du contrat à la charge du Gouvernement du Roi, nous signalons comme un des plus importants, celui qui est porté à l'art. 8 et par lequel ledit Gouvernement est obligé, pour une période de 15 ans, à dater de la convention, de ne point accorder des subventions et des avantages à d'autres compagnies qui voudraient entreprendre la même navigation ou seulement une partie; en outre, il y a, de la part du Gouvernement, la promesse de faire des démarches auprès des États étrangers pour obtenir autant qu'il sera possible, en faveur de la Compagnie, des avantages consistant dans la diminution des frais d'ancrage de ses bâtiments.

Les points principaux de la convention se trouvant ainsi résumés, je dois entrer dans l'examen qui en a été fait par votre Commission.

Le but que le Ministre s'est proposé d'atteindre est triple : 1° encouragement à la navigation nationale à vapeur; 2° développement de nos relations commerciales avec l'Amérique; 3° enfin, expédition directe et prompte des correspondances postales avec les contrées lointaines.

Tous les membres de cette Commission, soit qu'on prenne ensemble ou séparément les différents buts de ce projet, ne peuvent que reconnaître son utilité et désirer son effectuation. En cela, ils sont tous d'accord; mais, comme on ne peut arriver au résultat que moyennant des sacrifices de la part du Trésor, vos Commissaires ont été portés naturellement à rechercher avec attention les rapports entre les sacrifices à s'imposer et les avantages qu'il faut en attendre.

L'opinion de vos Commissaires, quant à ce, a été très-divisée, et afin de procéder avec un certain ordre dans le détail des objections qui ont été opposées, je suivrai la succession même de la numération des articles; exposant tout d'abord les difficultés qui ont été soutenues par quelques-uns pour combattre la loi, et de l'autre, les motifs qui paraissaient militer en sa faveur; enfin, ce qui fut répondu à de telles objections.

L'art. 12, précisément parce qu'il contient les principales charges qu'assume l'État, devait faire l'objet des plus sérieuses discussions.

Les prescriptions que contient cet article sont au nombre de deux : l'une consiste dans le privilège accordé à la Compagnie, de jouir seule, pendant 15 ans, des avantages que lui accorde le Gouvernement pour la navigation transatlantique, et l'autre, dans le sacrifice que s'impose l'État, et qui s'élève à une somme annuelle de 624,000 fr.

Il paraissait tout d'abord que la durée de 15 ans fut excessive, puisqu'en réalité elle équivaut à ne pas laisser former pendant tout ce temps d'autres sociétés; qui, ne se trouvant pas dans des conditions semblables, par cela même ne pourraient point lutter. Cela, paraissait contraire à ce principe de liberté commerciale que nous avons adopté; dès-lors, ils opinaient pour que ce terme fut réduit, et même pour que, dans

le cas où cela serait possible, on convint de la résiliation du contrat moyennant une indemnité; plutôt que d'imposer au commerce, en général, une charge qui deviendrait un privilège exclusif pour une société.

La durée du contrat ne paraissait pas moins excessive, eu égard au service fait par la Compagnie en retour de la subvention de 624,000 fr. par année. Quels sont les avantages qu'en retirera l'État, se demandait-on? Le premier qui puisse supporter un calcul de quelque probabilité, est celui du service postal avec les deux Amériques et les points de relâche indiqués dans la convention.

Mais bien que le Ministre assure, dans son exposé, que cette *subvention peut être regardée comme une anticipation que va faire le Gouvernement, et qui sera compensée par les recettes postales qu'il aura à effectuer, sinon pour le tout (surtout dans les premières années), au moins pour une partie considérable dans les années suivantes;* toutefois, l'avis de la Direction des Postes est beaucoup plus limité dans ses espérances, et n'étend pas ses calculs de bénéfice net, par cette voie, au-delà de 60,000 fr. par année. — Quant à l'accroissement de nos relations commerciales avec l'Amérique, il est assurément bien désirable; mais on ne saurait l'acheter à un prix par trop élevé, et d'autre part, on ne peut pas espérer que l'impulsion déjà donnée au commerce soit assez forte pour rendre nécessaire un tel accroissement de relations. — Si, comme on le dit, les avantages qu'offre au commerce la substitution des bateaux à hélice à ceux qui vont entièrement à la vapeur, est grande, elle sera parmi nous le stimulant le plus puissant à son introduction, sans que l'État y intervienne par des sacrifices qui seraient par trop graves dans la situation d'épuisement où se trouve le Trésor.

On ne saurait taire ensuite la circonstance de la réalisation de ces nouvelles découvertes qui pourraient diminuer la dépense du combustible, et qui feraient que la proportion entre la subvention et les avantages du service deviendraient de plus en plus onéreux pour l'État.

Une autre objection, quoique moins grave, s'élevait à l'occasion de l'art. 14, qui renferme une nouvelle charge pour le Trésor, en affranchissant les bateaux de la Compagnie des

taxes de navigation et de consulat, soit à l'étranger, soit dans les ports du Royaume.

L'art. 15 contient, disait-on, aussi un avantage pour la Compagnie, sans que l'État en retire aucun bénéfice corrélatif. Cet article établit en fait : *que la Compagnie s'oblige dans les six mois où ladite convention aura été acceptée par le Gouvernement, à mettre en construction sept bateaux, et dans toute l'année qui suivra, à donner cours au service mensuel sur les deux lignes.*

De cette manière, l'État reste obligé pour six mois, et la Société, dans le cas où elle ne voudrait pas exécuter la convention, peut se retirer sans encourir, par cela même, aucune condition pénale: rien n'ayant été convenu à cet égard, il s'en suit que l'État est lié, tandis que la Société est libre d'exécuter ou non sa convention.

L'art. 20, enfin, fut lui aussi l'objet d'une censure. Il y est dit : *qu'arrivant le cas d'une guerre maritime,* le Gouvernement aura le *droit de disposer des bâtiments de la Compagnie, en lui payant telles justes indemnités et compensations qui se trouveront avoir été arrêtées d'avance, au moyen d'arbitres nommés par les parties.*

Ceci est, certainement, un avantage, mais pour qu'un bateau puisse servir à cette destination, il est indispensable qu'il ait une structure et une construction forte; sans pousser l'exigence jusqu'à vouloir que ce soit de véritables vaisseaux de guerre, ce qui deviendrait outre mesure onéreux pour le commerce; toutefois, il eût dû être convenu qu'une portion des bateaux serait en bois, comme plus aptes, même en seconde ligne, aux besoins de la guerre, chose qui n'a pas été prévue dans l'article, et qui laisse, quant à ce, libre arbitre à la Société.

Telles sont les principales objections qui ont été faites au contrat et qui ont été soutenues par plusieurs membres de la Commission.

Maintenant, suivant le même ordre et examinant les objections une à une, j'aurai l'honneur d'exposer les motifs que quelques-uns des Commissaires ont cru devoir opposer au mérite de la convention et par suite, à la loi qui doit l'approuver.

Commençant par la durée de la convention et du subside,

qui se résoudrait finalement en un privilège réel, on observe que les objections sont basées sur une fausse donnée; on admet pour cela, la possibilité de voir surgir une autre Compagnie qui pourrait faire concurrence, et peut-être offrir de meilleures conditions à l'État; mais sur quoi se fonde une telle probabilité, et à l'aide de quels arguments saurait-on la soutenir? L'expérience de ce qui a été fait par les autres nations qui ont des ressources beaucoup plus considérables que les nôtres, et chez lesquelles l'esprit d'association, qui peut seul donner la vie à de semblables entreprises, est gigantesque, éprouvent combien il est difficile de former des associations de cette nature, et combien encore, il est impossible de les faire réussir, si ce n'est avec le concours du Gouvernement. En effet, où trouverait-on l'esprit d'association plus développé qu'en Angleterre et en Amérique? Cependant, aucun de ces États n'a pu ni faire surgir, ni maintenir de telles sociétés qu'au moyen de larges subventions de la part des Gouvernements. — Le premier exemple remonte à l'année 1840; ce fut la convention stipulée entre le Gouvernement Anglais et la Société *Cunard*, d'Halifax, en force de laquelle celle-ci s'oblige à effectuer deux fois le mois la traversée entre Liverpool, Halifax, Québec et Boston, moyennant la subvention de 65,000 livres sterlings, ou soit 1,525,000 fr. Si les bénéfices procurés de la sorte à la Société avaient été considérables, il est certain qu'il lui aurait été fait concurrence à l'expiration de la première convention, qui était de dix ans; et que le Gouvernement aurait trouvé des individus qui lui eussent proposé de se charger de l'entreprise à de meilleures conditions; mais, au contraire, le Gouvernement Anglais reconnut bien alors que l'espérance conçue, relativement à l'utilité de l'entreprise, avait été grande pour le pays, mais qu'il ne paraissait pas que la chose eût été de même, quant au bénéfice qu'en attendait la Compagnie: la preuve de ceci, c'est, qu'en réalité, avant qu'expirât le terme convenu, le Gouvernement renouvella la convention avec la même Compagnie. Il éleva bien le nombre de courses (à 4 par mois pour huit mois de l'année, et pour les quatre autres mois, à 2 seulement), mais il porta la subvention de 65,000 livres sterlings à 145,000, ou soit de 1,525,000 fr. à 3,625,000; enfin, dans le cours de l'année

dernière, par une troisième convention, le subside fut porté à 4,650,000 fr.

Ce qui démontre que l'intérêt général peut-être immense, sans que l'intérêt particulier trouve à se réaliser dans la même proportion.

L'Angleterre ne s'est point bornée à ce premier pas, qui remonte à 1840, mais elle a accru sans cesse la proportion et la mesure de ses sacrifices, en accordant à plusieurs autres Compagnies des subsides qui s'élèvent ensemble, aujourd'hui, à une charge totale pour le Trésor public de 25,000,000 de fr. à répartir entre 20 Compagnies subventionnées.

Tout ceci, jusqu'à présent, ne peut se rapporter qu'à la question de la durée du privilège, et prouve aussi bien par la gradation, assurément fort inférieure de l'esprit d'association qui se développe parmi nous, que par l'exemple de l'Angleterre; que les avantages qui découlent de ces subventions, sont bien plus favorables au public qu'aux Compagnies. Il n'y a pas lieu, dès-lors, à supposer qu'en limitant la durée de la concession, on puisse porter tort aux sociétés à venir, tandis que vouloir procéder autrement, c'est-à-dire refuser celles qui se présentent en ce moment, ce serait sacrifier la réalité à une espérance hypothétique, et préferer ceux qui n'entendent courir aucun risque à ceux qui, les premiers, s'exposent à une grande entreprise; en effet, il est certain que les dangers de telles sociétés sont très-nombreux, témoin les mauvais résultats des affaires de la Compagnie Anglaise de l'Océan Pacifique.

Si nous passons maintenant aux objections qui se sont élevées, relativement à la durée de la concession, pour en venir à celle plus grave, touchant l'utilité même de la convention, ou bien que nous arrivions à l'examen de cette question résolue négativement par quelques-uns, savoir: qu'il n'est pas possible d'imposer au Trésor public une charge de 624,000 fr., avec l'espérance d'en retirer au moins un juste retour; nous dirons que les défenseurs firent observer qu'il convenait d'avoir présent à l'esprit le triple but proposé, c'est-à-dire; l'avantage de la correspondance directe et le produit que l'État en retirera; l'avantage des relations plus multipliées, et de là, des recouvrements indirects; enfin, l'avantage de créer une marine nationale à vapeur. Dans

l'opinion même des défenseurs de la convention, on ne doit s'exagérer aucune de ces choses, mais, d'un autre côté, ils ne voudraient pas qu'elles fussent rabaissées au-dessous de la réalité, si ce n'est à l'aide d'arguments solides. Peut-être plus que tout autre, le calcul par trop exagéré que voudrait faire le Ministre du revenu postal, provenant du service fait par la nouvelle Compagnie, contribue-t-il d'une manière nuisible aux préoccupations des opposants? Dès-lors, les défenseurs même de la convention n'ont-ils pas cru devoir admettre que ce ne serait même qu'après quelques années d'exercice que le seul revenu postal pourrait balancer en totalité le sacrifice que s'impose l'État. D'autre part aussi, le travail de la Direction des Postes, sur lequel s'appuient les opposants, a paru trop restreint; car en effet, il est admis dans ce document que des lettres se trouvent aujourd'hui consignées en grand nombre aux capitaines des bateaux à voiles, et qu'on a payé à la France, pendant l'année qui vient de finir, pour des lettres destinées à l'Amérique, 69,000 fr., ce qui démontre déjà un mouvement considérable. Et puis, venant à raisonner des futurs revenus de la voie postale de Gênes, la Direction prend un seul jour utile dans le mois pour l'opposer aux huit départs qui ont lieu chaque mois de Southampton et du Hâvre, savoir: six de ce premier port et deux du second. Mais au contraire, il faut observer que pour toutes les échelles communes aux deux lignes, les départs ne sont pas uniques chaque mois, mais bien au nombre de deux par mois; de plus, comme des deux ports cités, les départs ne s'effectuent qu'une seule fois chaque quatre jours, et que pour le Brésil il n'y a même qu'une seule correspondance par mois, partant de Southampton (la durée du trajet étant en moyenne de 5 jours de Gênes à Southampton), toutes les lettres écrites quatre jours avant le départ du bateau à vapeur de Southampton prendront la voie de Gênes; dès lors la proportion est bien changée, même relativement à la ligne qui est la plus favorable à l'opinion de la Direction des Postes. La Compagnie ne profiterait pas seulement des lettres d'un seul jour au mois, mais bien de quatre, et cela encore comme *minimum*. De plus, la plus grande sécurité offerte comme service postal, faisant diminuer de beaucoup les lettres que l'on consigne aux bâtiments à voiles,

il y a aussi lieu d'espérer que l'augmentation sera forte autant que progressive, et sans pousser les calculs jusqu'à balancer la somme entière, on peut admettre que la moitié au moins pourra être remboursée; en outre de la possibilité d'un encaisse plus fort dans le cas, principalement, où d'autres États emploieraient ces bateaux à hélices, pour le transport de leurs dépêches postales.

Cependant, si les membres favorables à la convention ne purent adopter les prévisions du Ministère, relativement à l'encaisse que l'on doit attendre d'un tel service postal, ils admirent largement cette accumulation d'avantages, que les relations vont multipliant d'une manière indirecte, non-seulement comme capable d'indemniser le Trésor public, mais encore d'accroître les ressources de celui-ci. Examinant de nouveau la convention sous ce point de vue, il leur parut qu'elle se rattache à l'ensemble du réseau de chemins de fer qui bientôt embrassera le Piémont, aussi bien qu'au réseau des télégraphes qui tend au même but; le secours actuel fut trouvé analogue à celui accordé à la Société Rubattino, et dicté dans le même esprit qui a déterminé la garantie du revenu du télégraphe électrique sous-marin. C'est un système tout entier qui se lie ensemble et dont il faut résoudre la question en recherchant, à l'aide de tous ces éléments combinés avec la convention actuelle, ce qui pourra entrer dans la caisse du Trésor en déduction de cette partie qui doit être retrouvée, pour compléter indirectement les 300,000 fr. environ, qui resteraient à recouvrer pour la caisse du Trésor, en admettant que l'autre partie fût couverte par le service de la Poste, comme il paraît qu'on ne puisse en douter. Il faut aussi admettre, comme fait certain, que la Suisse, en 1852, a expédié en Amérique, en produits de son industrie, pour une valeur de 62,000,000 fr. et que dans la même année il y a eu de la Suisse 9,000 émigrants dans la même direction; parmi ces émigrants, un tiers environ venaient des Cantons limitrophes au Piémont. Sans vouloir avancer, dès à présent, autre chose que ce qu'il est en notre pouvoir de réaliser, il est certain qu'aussitôt que le chemin de fer aboutira au lac Majeur, une partie du commerce suisse trouvera son profit à descendre par le St-Gottard et à prendre la route de Gênes, en supposant qu'il soit là, alors, une communication

périodique sur laquelle il puisse compter d'une manière sûre, comme serait précisément l'Entreprise Transatlantique; on peut dire la même chose des émigrants. Mais pour arriver à Gênes, il faut qu'on parcoure 175 kilom. de voies ferrées de l'État; et ceci est un avantage qui ne diffère pas beaucoup de celui qui résulte des lettres, car il n'est ni moins sûr, ni la conséquence moins directe d'une communication assurée, introduite à l'aide de la Compagnie qu'il s'agit de subventionner.

De plus, en ouvrant une voie certaine et commode pour le commerce, comme veulent le prévoir les défenseurs de la convention, cette entreprise rendra des avantages assurés par l'affluence des voyageurs dirigés vers ces lointaines contrées et par le commerce, qui pourra prendre cette direction. L'avantage qui en reviendrait à notre marine à vapeur ne serait pas ainsi sans importance; la construction des bateaux était, dans la Ligurie, une industrie indigène, qui remonte à des siècles, mais l'énorme consommation qui se fait chaque jour des bois aptes aux constructions, a obligé le commerce à avoir recours au fer, et les bateaux à vapeur marchands, principalement ceux à hélice, sont, en général, tous en fer; or, comme ce genre de construction de bateaux en fer est encore inusité en Ligurie; tandis que les chantiers d'Angleterre et de France construisent par centaines des bâtiments de cette nature, notre marine n'en compte encore pas un sorti de ses chantiers, il sera avantageux de provoquer de la sorte ce genre d'industrie et il sera même indispensable de l'avoir, sous peine d'être tributaire des ports étrangers, même pour les réparations ordinaires. Tout le monde voit qu'il est impossible que des établissements grandioses, comme il les faut pour de tels ouvrages, puissent se maintenir sans avoir l'alimentation d'un grand travail, qui leur viendrait d'une marine quelque peu nombreuse; cette marine bien qu'elle fût à l'origine construite en pays étrangers, aurait plus tard toujours à avoir besoin de recourir aux établissements du pays, or cela arriverait en mettant en activité cette Société, d'où un grand avantage qui, par lui-même, serait un avantage universel, puisqu'il provoquerait l'industrie indigène.

Puis, quant à l'utilité qui en résulterait pour la facilitation

des rapports avec l'Amérique, on doit observer que le nombre des habitants Sardes qui sont allés habiter dans ces pays éloignés, et plus particulièrement à Montevideo et le long de la rivière de la Plata, est considérable, puisqu'on peut le calculer à 60,000 environ, d'après les registres des départs de Gênes, et sans y comprendre ceux, d'ailleurs assez nombreux, qui partent sans rien dire et sans prendre un passeport; de plus, on ne doit pas perdre de vue que la tendance pour émigrer augmente chaque année et que les relations de ces émigrants avec la mère patrie sont assez vives, puisque le seul numéraire qui rentre, provenant de cette région, dépasse chaque année, en moyenne, un million et demi.

Ce sont autant de données qui prouvent combien d'avantages peut procurer une communication régulière, qui, multipliant les relations, crée par cela même cette masse de bien-être qui aide aux États à supporter les charges même les plus lourdes.

Si maintenant on veut considérer la subvention relativement à celles qui ont été accordées dans les autres pays, il est nécessaire de convenir, quoique par elle-même elle soit importante, qu'elle est modique, puisque si on la compare à celle du Gouvernement Anglais, qui s'élèvent à 12 fr. à raison de chaque mille parcouru, celle qui résulte de notre convention n'atteint pas 2 fr. 50 cent.; en tenant même compte de la diversité entre les bateaux allant entièrement à la vapeur et les bateaux mixtes, la différence est toujours très-grande, sous le rapport des dépenses qu'il est exigé par chacun de ces deux divers genres de navigation.

On a dit que nous ne devions pas chercher nos exemples auprès de l'Angleterre, qui a des intérêts bien autrement grands que les nôtres, et qui a des possessions de tous côtés; mais à cela, on répond par un autre fait également certain, celui des États-Unis. Cette puissance n'a pas en Europe des possessions plus considérables que celles qu'aurait le royaume de Sardaigne en Amérique; et cependant elle subventionne la Compagnie Collins pour des voyages sur les trois lignes de New-York, à Liverpool, à Brême et au Hâvre, à raison de 178,000 fr. pour la première; 90,000 fr. pour la seconde et 67,500 fr. pour la troisième de ces lignes; mais voilà de plus un mode de comparaison du prix de notre subvention, puis-

qu'il s'agit de la ligne de New-York au Hâvre, qui est de 1,400 milles plus courte que celle de New-York à Gênes, pour laquelle la Société Collins obtient de son Gouvernement 67,500 fr., tandis que nous n'accordons seulement 22,000 fr.

Venons en aux observations faites sur la future position qui pourra résulter pour la Compagnie des découvertes dont on espère une navigation moins coûteuse, et qui pourrait alors rendre la subvention plus exagérée; à ceci, on objecte que la raison serait plausible, si une telle découverte pouvait rester la propriété exclusive de la Société; mais, comme il est bien naturel, qu'en venant de droit commun, son premier effet le plus immédiat serait de faire baisser les prix de transport, le bénéfice deviendrait ainsi tellement divisé avec le public, qu'on ne peut pas admettre une telle augmentation en faveur de la Compagnie, comme capable de subvenir à beaucoup d'autres dépenses, qu'elle devrait également supporter, pour adapter à ces bateaux les inventions nouvelles.

L'avantage accordé ensuite par l'art. 14, relativement à l'exemption des taxes de navigation et des taxes consulaires, peut-être regardé comme compensé par l'obligation imposée par le même article, de transporter en franchise de fret et passage, les officiers diplomatiques et consulaires du Gouvernement et autres agents chargés de missions spéciales.

Quant à l'objection tirée de la position où la convention place la Société, relativement au Gouvernement du Roi, laissant la première libre de se retirer pendant l'espace de six mois, tandis qu'au contraire, le Gouvernement demeure lié; ce n'est au fond qu'une difficulté qui n'aurait quelque fondement que dans le cas où l'obligation du Gouvernement entraînerait par elle-même quelque préjudice réel, mais ce n'est pas ici le cas, l'engagement n'a d'autre effet que celui de ne pas pouvoir en venir à traiter avec d'autres Sociétés; or nous sommes bien éloignés d'un cas semblable, puisque la concurrence pour de telles concessions est si peu de chose, que l'entreprise actuelle est en grande partie appuyée sur des capitaux étrangers. Il n'y a donc pas lieu a croire que, dans le cas où la Compagnie actuelle manquerait à son obligation, on put espérer qu'à son défaut, et précisément dans ces six mois, une autre voulut se présenter;

de plus, il n'y a pas motif de supposer que la Compagnie, après avoir stipulé le contrat, veuille se retirer: la qualité des personnes qui sont à la tête nous en répond, aussi bien que la dépense déjà faite pour conduire le tout jusque-ici, sans parler de la charge morale qui a été assumée en présence du public.

Venant enfin à la dernière objection, celle qui concerne le droit accordé au Gouvernement, de pouvoir disposer des bateaux en cas de guerre (art. 20), et à la convenance qu'il y aurait eu, par suite, qu'une partie au moins des coques dussent être construites en bois, comme plus aptes à cet usage, même en les employant en seconde ligne; il est observé aussi, de la part des défenseurs du projet, que dans le cas même où une telle condition eût pu être combinée, sans conduire à un refus de la convention de la part de la Société, elle était aussi, à leur avis, une amélioration désirable. En cet état de chose, on crut opportun d'interpeller directement la Société. Un des Directeurs se rendit dans le sein de la Commission, en compagnie de deux autres associés promoteurs, et il leur fut posé les deux questions suivantes, savoir :

1° *Si dans le cas où les récentes découvertes ou autres, qui viendraient à se vérifier, arrivaient à procurer à la Société des bénéfices importants, elle serait disposée à consentir à une juste réduction sur la subvention?*

2° *Si elle consentirait à s'obliger à construire quatre bateaux en bois parmi les sept qu'elle doit armer d'ici à dix-huit mois, au lieu de les construire tous en fer, et à maintenir dans ses constructions successives la proportion de deux tiers en bois, la nature de la construction de l'autre tiers restant à son libre arbitre?*

A la première de ces questions, ils répondirent que, quelle que pût être la somme des avantages qu'une découverte quelconque procurerait, eu égard aux dépenses actuelles, la conséquence en serait de faire rabaisser les prix du fret, et, en ce cas, la condition de ceux qui n'auront pas encore construit leurs bateaux, serait meilleure que celle de ceux qui auraient dû se livrer à l'application de cette invention; en effet, si la Société ne rabaissait pas son tarif, elle était assurée de succomber dans la concurrence, et si elle rabaissait,



elle se trouvait dans les mêmes conditions relatives qu'au début: mais non-seulement une telle condition pouvait se réduire à une illusion, mais admise dans la convention, il pouvait en résulter un préjudice, puisqu'elle rendrait plus difficile le placement des Actions déjà peu aisé; en effet, il semblerait que la Société voulût renoncer à toutes les éventualités d'un sort meilleur pour garder à sa charge tous ceux de la mauvaise fortune.

Quant à la seconde, le Directeur observa que la différence en plus de la construction d'un bateau en bois était fort considérable; la faisant monter à environ 150,000 fr. De plus, les bateaux en bois ont à l'interieur une capacité moindre, ce qui occasionne une perte sur le fret et entraîne un surplus de dépense à cause de la plus grande force qu'ils exigent. En présence cependant de ces circonstances défavorables pour la Société, il n'était pas, pour cela, établi d'une manière absolue qu'elle ne dût pas avoir des bateaux construits en bois; mais que, quand même elle eût voulu en faire établir quelques-uns ainsi, elle n'aurait pu l'accepter comme engagement, puisqu'aujourd'hui, le manque de bois de construction est tel, qu'elle n'aurait pu garantir l'heureuse réussite de sa bonne intention à cet égard. Enfin, le Directeur observa que cela ne dépendait pas seulement du vote des Actionnaires nationaux, mais encore de ceux qui étaient au dehors et qui avaient déjà exprimé l'intention de ne pas vouloir accepter d'autres conditions onéreuses. Ces Messieurs demandèrent donc à être libres d'une manière absolue quant au choix à cet égard.

Le Directeur et ses collègues consentirent cependant à une modification qui fut requise de la part de la Commission, relativement à l'art. 13, et qui n'a d'autre portée que d'éclaircir une phrase ambigüe. — Il est dit dans cet article, que le *Gouvernement se réserve de donner à la Compagnie, en outre de la subvention, le plus grand produit postal qui pourrait résulter des encaisses de l'une et de l'autre ligne.* Le doute consistait à savoir si les encaisses devaient être ceux du mois ou de l'année, doute qui se trouvait appuyé de l'article précédent, qui fixe que les sommes à payer à la Société le seront *à mois échus.* Comme l'interprétation la plus favorable pour le Gouvernement est celle que l'excédant accompli

s'entende de celui de l'année, la Commission avait requis dès-lors qu'il fut expliqué ainsi, et ces Messieurs y consentirent, déclarant que tel était réellement le sens à leur avis.

Le Directeur réclama à son tour de la Commission un léger changement à l'art. 3, c'est-à-dire, qu'il fut permis à la Compagnie, moyennant accord avec le Gouvernement, de toucher à d'autres échelles de la Méditerranée que celles déterminées dans ledit article, en maintenant cependant le même nombre; spécialement parce qu'il pouvait être convenable de toucher plutôt à Cadix qu'à Malaga. Comme cela n'entraîne aucune nocuité appréciable, ne changeant en rien les conditions essentielles relatives au temps fixé pour les voyages, la Commission n'a eu aucune difficulté à accorder cette facilitation, et elle a introduit l'explication suivante dans l'art. 3.

Les échelles intermédiaires de la Méditerranée ci-dessus fixées, pourront être changées, moyennant accord préalable avec le Gouvernement.

Après avoir écouté les représentants de la Société, la Commission en vint à voter sur le projet de loi.

Un de MM. les commissaires déclara qu'il ne pouvait accepter la loi sans des modifications radicales dans la convention, et que, par cela même, il devait la repousser.

Deux autres déclarèrent qu'ils ne croyaient pas le moment opportun pour stipuler une telle convention qui imposait une charge considérable aux finances; et sans méconnaître même les avantages qu'ils croyaient devoir en résulter, plutôt sur le rapport de l'opportunité que sous toute autre, ils devraient la repousser aussi.

Un quatrième déclara qu'il l'aurait acceptée, mais tout autant que la Société eût admis les conditions déjà signalées relativement aux art. 12 et 15.

Trois autres, enfin, déclarèrent qu'ils accepteraient la loi avec la convention, telle qu'elle avait été conclue, sauf les variantes admises, tant de la part du Directeur, que de la part de la Commission, relatives aux articles 3 et 13. Quant à la condition des bateaux en bois, ils observèrent que, placés dans l'alternative de voir manquer l'entreprise, ou de courir l'évènement qu'ils fussent même tous construits en fer, ils préféraient cette seconde position, puisqu'en cas de guerre,

l'avantage que l'on tire même des bateaux en fer est assez important pour qu'on puisse toujours regretter leur absence, attendu que ceux-ci servent pour remorquer, pour transporter des troupes aussi bien que des vivres, et pour faire passer des ordres; de telle manière que dans le cas où la marine marchande ne les fournirait pas, il serait également nécessaire que la marine militaire les construisît: cela d'autant plus que dans le moment les bateaux à vapeur à hélice vont se substituant entièrement dans la marine militaire, aux bateaux allant seulement avec la vapeur.

Par suite, il n'y eut pas dans la Commission une majorité en faveur du projet de loi tel qu'il a été proposé par le Ministère. Cependant, quatre membres ayant déclaré qu'ils adhèraient aux conditions formulées, relativement aux articles 12 et 15, il y aurait bien une majorité, mais seulement aux conditions que vous trouverez placées en regard de la loi.

Maintenant il appartiendra à votre sagesse de décider à quelle partie il conviendra de se tenir dans l'intérêt de l'État. Le soussigné, honoré d'avoir été chargé de vous faire connaître les sentiments de la commission, quoiqu'il appartienne à la minorité, espère avoir rapporté avec la plus grande fidélité possible les motifs de ceux qui ont combattu la loi. Il a donné tous les éclaircissements qu'il a pu, et il donnera encore, pour cet objet, tous ceux qu'il pourra, même dans le sens des opposants à la loi; mais il ne renonce pas au droit de défendre, comme député, les motifs de la minorité dont il fait partie.

Louis Torelli, *rapporteur*.

DISCOURS

DE M. LE COMTE DE CAVOUR

PRÉSIDENT DU CONSEIL ET MINISTRE DES FINANCES

SESSION DE 1852

Extrait du Compte-Rendu officiel de la séance du Sénat du Royaume du 2 juillet 1853.

Messieurs les Sénateurs,

Parmi tous les projets relatifs à de grandes entreprises, qui ont été soumis à vos délibérations, aucun, à l'égal du présent, n'a rencontré une opposition aussi grande et aussi sérieuse; opposition qui a trouvé d'éloquents et doctes interprètes soit dans le sein de votre Commission, soit dans cette Assemblée. Je serai dès-lors obligé de requerir votre indulgence plus que de coutume, afin de pouvoir réfuter tous les arguments que divers orateurs ont mis en avant pour combattre la présente loi.

La convention conclue, et maintenant soumise à votre approbation, fut combattue tant au nom des principes, qu'à l'aide de considérations économiques ou financières.

Au nom des principes, elle fut combattue plus particulièrement hier par le sénateur De-Cardenas, et aujourd'hui d'une manière semblable par son collègue, le sénateur Di-Pollone. Ces Messieurs ont signalé cette convention comme une mesure hautement protectioniste, d'où il suit, qu'à ma grande surprise, je me suis vu par cela même accusé d'avoir passé dans les rangs du parti protectioniste. En vérité, j'ai quelques motifs de rester surpris d'une telle accusation. — Moi, Messieurs, qui croyais que le protectionisme consistait à favoriser une industrie qui n'était pas capable de supporter la concurrence étrangère, ou bien à aider, par des primes, des

taxes et des droits de douane protecteurs, les produits qui, fabriqués dans l'intérieur du pays, viendraient à coûter plus cher que ceux qui arrivent de l'étranger.....

Un tel protectionisme, Messieurs, me paraît être celui des économistes. Mais, ici, nous ne nous trouvons pas dans cette situation; il ne s'agit pas de favoriser une Compagnie nationale dans sa concurrence avec une Compagnie étrangère; les honorables sénateurs De-Cardenas et Di-Pollone auraient bien raison de me faire des reproches, si je venais leur proposer d'accorder un subside à une Compagnie nationale, afin de lui permettre de lutter contre une Compagnie étrangère qui offrirait de faire le même service à des conditions plus modérées. Si une Compagnie américaine, ou soit une Compagnie anglaise, avait offert au Gouvernement d'établir un service régulier entre Gênes et l'Amérique, moyennant une subvention moindre que celle requise par la Compagnie gênoise, je le dis sans détour, j'aurais probablement accepté cette proposition; mais, par malheur, nous n'avons eu d'offres réelles ni de Compagnies anglaises, ni de Compagnies américaines, ni de Compagnies françaises. — Il ne s'agit donc point ici, Messieurs, de favoriser, à l'aide d'une mesure de protection, une industrie nationale, afin de la rendre apte à supporter la concurrence étrangère; il s'agit simplement de rémunérer un service public.

La Compagnie Transatlantique a un double but, qui lui donne à la fois un caractère commercial et un caractère public; elle fait des opérations commerciales en même temps qu'elle accomplit un service public, le transport des lettres et le transport régulier des voyageurs, réalisant en cela sur mer ce que font sur terre les malle-postes et les diligences, avec lesquelles traite l'Administration des Postes.

L'honorable sénateur Di-Pollone sait bien que le service des malle-postes impose un sacrifice pas mal grand à l'État. — Si je ne me trompe, la malle-poste de France coûte plus qu'elle ne rend, non pas précisément en ce qui concerne le service des lettres, mais à l'occasion du transport des marchandises et des voyageurs, 170,000 fr. environ.

Il faudra donc dire que nous faisons..... (*Interruption du sénateur Di-Pollone*). — Il me semble que l'honorable préopinant donne à entendre qu'il s'agirait même d'une somme plus

considérable. — Moi je ne crois pas, pourtant, que le Gouvernement, d'ailleurs si bien représenté par l'honorable sénateur Di-Pollone, dans cette branche de l'Administration, fasse acte de protectionisme en payant de 150 à 200,000 fr. pour avoir un service des dépêches régulier et bien fait sur la ligne de France.

L'honorable sénateur me dira-t-il que c'est là un service essentiellement public, tandis que nous traitons avec une Compagnie qui fait des opérations commerciales?

Mais l'Administration des Postes, même pour le service de terre-ferme, traite avec des Compagnies privées, et bien que la loi impose à tous les concessionnaires d'entreprises de voitures publiques de transporter gratuitement les dépêches, toutes les fois cependant que l'Administration croit devoir réclamer de ces concessionnaires quelques conditions de temps et de vitesse spéciales, ou soit les obliger à des départs à des heures déterminées, ou à l'emploi d'une certaine rapidité, elle leur accorde en retour un subside. — Je crois, par exemple, que le concessionnaire qui fait le service de Nice à Gênes reçoit de l'Administration des Postes un subside assez important. — On en donne assurément un à l'entrepreneur de Gênes à Pietrasanta! — Quant à moi, je ne pense pas que l'Administration des postes et le Ministère, qui sanctionne ce traité, fassent ainsi un acte de protectionisme.

Si on disait que le subside que l'on se propose de donner à la Compagnie, pour le service dont on la charge, est excessif, j'admets que cela pourrait se soutenir, mais je n'admettrais jamais que ce subside fut un acte de protectionisme.

J'espère, qu'à l'aide de ces quelques paroles, je me trouve lavé d'une inculpation qui m'allait d'autant plus au cœur, et qui était d'autant plus sérieuse, que je vois avec la plus grande satisfaction qu'il n'y a presque plus dans cette enceinte de partisans du système protectioniste; — en vérité, il eut été par trop étrange, que, précisément devant le Sénat, qui vota presque à l'unanimité la loi de révision des droits de douane, cette loi qui marquait un nouveau pas bien décidé dans la voie de la liberté commerciale; — moi qui ai eu l'honneur de l'initiative de cette réforme, je fusse venu là faire l'apostasie de mes opinions préexistantes.

Arrivons maintenant à examiner la question sous son point

de vue économique et financier : la convention ayant été considérée comme défavorable aux finances et comme trop avantageuse pour les concessionnaires.

Je crois que l'on peut et que l'on doit l'examiner sous un double rapport quant à ce qui regarde les concessionnaires, c'est-à-dire au point de vue de sa valeur intrinsèque. Nous devons voir, en premier lieu, s'il était possible d'obtenir un service semblable en retour de moindres sacrifices et, en second lieu, dans le cas même où on pourrait l'obtenir avec moins de sacrifice, si ceux-ci étaient en rapport avec l'utilité que le pays devra en retirer.

Il a été démontré dans cette enceinte et ailleurs, que, si on compare la convention actuelle avec celles que les Anglais et les Américains ont souscrites en faveur des Compagnies qui se sont chargées du Service Transatlantique, les conditions que nous avons acceptées sont moins onéreuses de beaucoup. — En fait, calculez à raison du nombre de milles à parcourir et à raison de l'importance des bateaux, ce que paie le Gouvernement Anglais aux Compagnies qui font le service entre l'Angleterre et l'Amérique, ou la Méditerranée ou les Indes, vous vous convaincrez que pour nous, nous ne payons seulement que le tiers ou le quart. On arriverait à la même conclusion en comparant notre convention avec les conventions des Américains.

Mais, depuis la présentation de cette loi, il est survenu un fait nouveau qui fournit des armes puissantes aux adversaires de notre projet, armes dont on entend faire un usage fort habile; je veux dire la convention du Gouvernement Belge avec une Compagnie d'Anvers! — Tandis que nous devrons acquitter à la Compagnie concessionnaire 22,000 fr. en retour de chaque voyage de New-York, le Gouvernement Belge n'accordera que 1,200 fr. — Il paraîtrait résulter de là que le Gouvernement Belge a obtenu des conditions bien meilleures que les nôtres.

Je ne puis me rendre compte, si ce serait de ma part trop d'affection pour mon opinion, mais je déclare franchement, que si la Compagnie me proposait de changer l'économie de la convention actuelle et de la modifier suivant les bases de ce qui a été stipulé entre le Gouvernement Belge et la Compagnie d'Anvers, je n'accepterais pas la proposition; parce que

si d'un côté il y a avantage dans la subvention sous le rapport de l'argent comptant, de l'autre côté il se présente deux grands inconvénients; le premier, d'abandonner absolument pour tout le temps que dure la convention le produit des dépêches, et le second, celui plus grave, et qui suffirait pour me faire repousser d'une manière absolue la convention, consiste dans l'engagement de garantir l'intérêt du capital employé à la construction des bateaux.

L'honorable sénateur Di-Pollone fait bon marché du produit des dépêches, tant de celui qui sera recouvré à l'aide de la présente convention, que de celui que la Compagnie d'Anvers retirera pour elle-même. — Je ne puis opposer des chiffres à des chiffres, des raisonnements à des raisonnements; ici il s'agit d'un service tout nouveau, d'une route qui est fermée et qu'il faut ouvrir: il est dès-lors impossible de pouvoir établir des calculs qui aient quelque fondement. — Toutefois, il me semble impossible de pouvoir nier que quand il existe des relations régulières et fréquentes entre des pays fort peuplés, comme d'un côté la Belgique et de l'autre l'Amérique, on n'y trouve pas un échange considérable de correspondances; — mais je laisse cette question de côté, parce que je l'apprécie comme secondaire.

La condition que je regarde, ainsi que je l'ai dit, comme la plus grave, est celle de la garantie des intérêts. — Je ne veux pas condamner d'une manière absolue ce mode de subside envers une Compagnie; — j'aurais tort de le faire, puisque, dernièrement, j'ai eu l'honneur de présenter au Parlement et de soutenir un Projet, d'après lequel l'État s'est engagé à garantir le 4 1/2 pour 0/0 à une Société qui se charge de construire une de nos plus grandes voies ferrées. — Mais je dis que ce système dangereux, qui a toujours de graves inconvénients, ne saurait être applicable qu'à ces entreprises dont il est possible et facile d'établir le véritable revenu, comme lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer.

A l'occasion d'une voie ferrée, on détermine d'une manière assez aisée et assez précise la dépense courante, la somme nécessaire pour l'entretien du capital mobilier et celle pour l'amortissement du capital Social.

Mais bien différentes sont les conditions d'une Compagnie de navigation à vapeur, d'une Compagnie semblable à celle

qui va prendre le service d'Anvers à New-York, aussi bien qu'à celle qui se propose de se charger du service entre Gênes et les Deux Amériques.

De telles Compagnies, si elles désirent prospérer, seront obligées de se livrer à des opérations commerciales, car chacun se rend compte combien il est difficile qu'elles puissent se soutenir, si elles se limitent rigoureusement et uniquement à prendre pour le fret les marchandises à Gênes et en Amérique. — Si, après cela, le Gouvernement était dans l'obligation de garantir un intérêt, il devrait prendre les moyens de surveiller tant la Compagnie que ses opérations commerciales; ce qui le placerait en présence de si grandes difficultés, qu'il se trouverait bientôt obligé de renoncer à la garantie d'une telle surveillance: — mais ce n'est pas tout, *la nature* même du service et de l'entreprise est telle, qu'elle rend par cela même, bien difficile et presque impossible de déterminer d'une manière exacte le revenu net. — En effet, du revenu brut d'un service de navigation à vapeur, il convient de déduire d'abord les dépenses; ce n'est pas là le difficile, mais il faut en second lieu en soustraire la dépréciation du matériel; et c'est là que surgit une difficulté sérieuse. La détermination de la somme qu'il est besoin de mettre de côté chaque année pour faire face au dépérissement des bateaux, est fort embarassante. Le Sénat connaît combien l'aptitude au service des bateaux est diverse; pour quelques-uns on peut la calculer à trente ans, pour d'autres à vingt-cinq, et pour d'autres à vingt: l'existence de tous les bateaux n'est pas la même, un bateau dure plus qu'un autre, dès-lors il est tout-à-fait impossible d'établir d'une manière absolue quelle est la somme qu'on doit prélever sur les bénéfices annuels pour tenir compte avec quelque certitude de la dépréciation spéciale aux bateaux.

Il y a plus encore, les bateaux sont exposés non-seulement au dépérissement, mais encore à de continuels dangers toutes les fois qu'ils déploient leurs voiles à la mer; il convient dès-lors de recourir à l'assurance, mais personne n'ignore que toute Compagnie qui emploie un certain nombre de bateaux, ne pouvant supporter cette dépense d'Assurance si renouvellée, se trouve contrainte de devenir elle-même son propre assureur; ainsi le pratiquent les Anglais, aussi bien que toutes

les Compagnies qui sont bien administrées, cela aura également lieu de la part de la Compagnie Belge.

Et d'ici même, nait une grande difficulté : comment établir la prime d'assurance?

L'honorable sénateur Di-Pollone sait que cette prime varie, d'une part, suivant la nature et le service des bateaux, et d'une autre, suivant le genre de capitalistes qui emploient leurs fonds dans les opérations d'assurance; de là, autres embarras, autres incertitudes, autres obstacles!

Comment pourra-t-on jamais, sérieusement, être d'accord avec la Compagnie, relativement au revenu net? Si l'entreprise est très-prospère, si l'assurance ne doit pas avoir d'effet, il n'y aura pas difficulté; — mais, si le contraire arrive, je crois que le Gouvernement se trouvera obligé à des sacrifices bien plus grands que ceux que nous faisons!

Quant à nous, nous n'avons rien à accomplir, Messieurs, que nous ne sachions: — nous sommes sûrs qu'avec 22,000 francs par voyage nous n'aurons pas d'autres sacrifices; le Gouvernement Belge, au contraire, aura à faire face à toutes les dépenses, et de plus, à payer le 4 pour 0/0. — Or, il est arrivé, ce qui, je l'espère, ne surviendra pas pour la Transatlantique, à d'autres Compagnies, de ne pouvoir recueillir de quoi faire front à leurs dépenses ordinaires. — Je répète, donc, notre traité peut bien supporter la comparaison avec le traité Belge, — si celui-ci se présente tout d'abord sous un aspect plus favorable; bien examiné il devra être considéré comme des plus onéreux pour le Trésor public.

Après que l'exemple de la Belgique se trouvera écarté, on ne pourra plus nier que notre traité ne soit pas le plus avantageux qui ait été conclu jusqu'ici de la part d'un Gouvernement avec une Compagnie Transatlantique.

Mais on dira que le contrat aurait pu être fait sur les mêmes bases d'équité, et contenir des conditions moins onéreuses pour les Finances de l'Etat.

Examinons maintenant quels sont les bénéfices que l'État retirera de notre convention et les sacrifices qu'elle lui imposera.

Ces derniers se réduisent au paiement de la subvention, c'est-à-dire à 624,000 fr. par an, somme considérable si on la compare à la pénurie des Finances, somme même qui, ainsi



que l'indiquait l'honorable sénateur Di-Pollone, n'est bonne qu'à absorber quelques-uns des nouveaux impôts que nous venons d'établir.....

Pour diminuer ces sacrifices, nous avons d'abord le produit du service des dépêches; nous avons ensuite l'avantage d'avoir à notre disposition, en temps de guerre, une petite flotte composée de sept gros bateaux à vapeur; — enfin, les bénéfices indirects que le commerce doit retirer d'un tel service.

Je n'entreprendrai pas une lutte sur la question postale avec l'honorable préopinant, que je reconnais comme passé maître en cette matière; — je répéterai ce que j'ai déjà avancé, c'est-à-dire que, s'agissant d'un service tout-à-fait neuf, les calculs qui se basent sur les faits actuellement existants sont hypothétiques et erronés.

Il est évident que lorsqu'on avait à écrire dans l'Amérique, précisément dans l'Amérique du Sud, il était nécessaire de confier les lettres aux bâtiments à voiles, qui employaient un temps très-longs et très-variable pour faire le trajet, ou bien qu'il fallait envoyer les lettres en Angleterre avec de très-grandes dépenses; — dès-lors, le nombre devait être, ainsi qu'il était en effet; très-limité; — lorsqu'au contraire il y aura une correspondance régulière, prompte et économique, je soutiens que le nombre des lettres augmentera dans une proportion qu'il est impossible de déterminer.

Le sénateur Di-Pollone sait combien les facilités augmentent les correspondances dans une proportion qu'on ne saurait prévoir; — et chaque jour lui-même introduit de nouvelles réformes et donne de nouvelles facilitations, qui toutes produisent des effets immédiats, et des plus utiles!

Il a été un des auteurs de la réforme postale, et je me souvient bien, que lorsque cette réforme se discutait tant devant cette portion du Parlement que devant l'autre, les moteurs de cette réforme, au nombre desquels j'ai eu l'honneur de me trouver, n'eurent pas le courage de calculer d'après une fort large proportion l'accroissement de revenu qui devait en résulter.

Je me souviens même que m'étant enhardi un jour jusqu'à assurer que la perte, après un ou deux ans, ne serait plus que du 10 pour 0/0; je faillis ainsi me faire crucifier! —

car on me dit que je me faisais illusion : — et cependant, après un an la perte était balancée, — après deux ans il y avait bénéfice!

Ce qui est arrivé pour la poste s'est réalisé pour beaucoup d'autres services. — Je citerai le télégraphe électrique.

Quand fut présentée la loi pour l'établissement du télégraphe entre Gênes et Turin, ils ne manquèrent pas, dans le Parlement, les membres qui ne se lamentèrent de cette nouvelle dépense. — Le Ministère leur répondait avec une certaine hésitation, qu'on trouverait quelque petite compensation dans le produit qu'on retirerait du télégraphe, en l'appliquant au service des particuliers.

Des rires furent la réponse à cet espoir, malgré cela, après une année d'existence, le télégraphe électrique, non-seulement suffisait pour payer ses frais de manutention, mais encore, après avoir fait le prélèvement du capital engagé pour l'établir, il laissait le 10, le 12 et enfin le 15 pour 0/0!

Ce qui est arrivé pour la réforme postale et pour le télégraphe électrique, arrivera aussi *(je prie le sénateur Di-Pollone de le croire)* pour la correspondance entre Gênes et l'Amérique; — nous avons là des relations personnelles et commerciales, nous en retirons une très-grande quantité de marchandises, — notre commerce y augmente et y augmentera chaque jour; — dès-lors, ce n'est pas pour se faire illusion et pour caresser un projet que l'on a entrepris de faire adopter, — que l'on accueille l'espérance que les correspondances arriveront à doubler, tripler et peut-être même à quintupler.

Je laisse de côté les autres petites compensations, — celles surtout de l'émigration, quoique je croie qu'elle puisse contribuer passablement à balancer une partie des six cent mille francs.....

L'honorable sénateur De-Cardenas observait, dans la séance d'hier, que l'émigration jusqu'à présent prenait sa route vers les ports du Nord. Je le crois, puisqu'il n'y a pas de communication vers les ports du Sud; il est facile de dire que cela conviendrait mal aux Suisses et aux Allemands de venir à Gênes pour aller en Amérique, puisqu'ils se verraient contraints de s'y embarquer sur des bâtiments à voiles. — Mais quand il y aura à Gênes des communications qui pourront

faire concurrence à celles de la France et de l'Angleterre, je crois que l'émigration de la Suisse et celle de l'Allemagne méridionale se porteront vers Gênes plutôt que vers le Hâvre et Liverpool.

Mais la plus grande compensation, Messieurs, à notre sacrifice, je l'attends de l'impulsion que l'établissement de ce service doit donner à notre commerce; et en cela, je puis m'appuyer sur l'opinion de tous les négociants les plus éclairés du Royaume.

Je n'invoquerai pas celle du commerce de Gênes, qui fut unanime à cet égard, à l'exception de quelques personnes abusées, qui, étant intéressées dans la navigation à voiles, craignirent un moment que l'établissement de la navigation à vapeur pût lui causer du préjudice; — mais j'invoquerai l'opinion du commerce de Turin, comme ayant accueilli avec faveur cette entreprise.

Je cite à l'appui une autorité qui ne sera pas contestée, bien assurément par l'honorable sénateur Pollone, puisque j'entends parler d'un corps honorablement présidé par lui, c'est-à-dire de la Chambre de Commerce de Turin.

En fait, j'ai à la main une lettre écrite, par le sénateur Di-Pollone lui-même, aux promoteurs de l'entreprise; lettre dans laquelle il manifeste une opinion bien favorable aux efforts de ceux-ci.

M. Di-Pollone. Veuillez la lire!.....

Le Ministre des finances. Les promoteurs de l'entreprise demandaient, si je ne me trompe, de pouvoir ouvrir la souscription dans les bureaux du secrétariat de la Chambre de Commerce, et par l'organe de son Président, ils recevaient la gracieuse réponse que voici....... « Notre Chambre de « Commerce ne pouvait certainement qu'applaudir au pro- « jet par trop utile et intéressant pour le port de Gênes (aussi « bien que pour le commerce général de notre pays), qui « consiste à établir une correspondance régulière entre Gênes « et l'Amérique; c'est pourquoi, dans la séance d'hier soir, « éprouvant un grand contentement par suite de la demande « des Directeurs de la Société Transatlantique qui va se for- « mer dans un tel but, elle n'hésita pas un moment à décider « qu'elle avait à suivre l'exemple donné par la Chambre de « Commerce de Gênes, en ouvrant à son secrétariat une liste

« de souscription aux personnes qui voudront prendre part « à cette entreprise, dont la réalisation ne peut être regardée, « dans l'état actuel des choses, que comme une véritable né- « cessité ; nous vous prions donc, Messieurs, d'avoir la bonté « de nous diriger des listes de souscription, et un nombre « suffisant de programmes, etc., etc. » La Chambre de Commerce de Turin, déclare donc, que l'établissement d'un service de navigation transatlantique est une véritable nécessité. (*Mouvement prolongé*).

M. Di-Pollone. M. le ministre voudra bien me permettre un mot d'explication?

Le Ministre des finances. Volontiers. —

(Le sénateur Di-Pollone fait observer qu'il a agi en cela comme président de la Chambre de Commerce, mais sous réserve de son opinion particulière, et qu'au reste la souscription ouverte à cette même Chambre n'a recueilli que 44 signatures.)

Le Ministre des finances. Je prie l'honorable sénateur Di-Pollone de se souvenir que j'ai parlé de l'opinion de la Chambre de Commerce de Turin, dont il est le digne président, et dont il a toujours été l'organe impartial; comme il l'est encore en ce moment. — Ainsi, je ne m'appuyais pas sur l'opinion du sénateur Di-Pollone, sur cette opinion qu'il venait de manifester en un sens tout-à-fait contraire, mais bien sur celle de la Chambre de Commerce de Turin.

Je redis donc, qu'une entreprise qui a été regardée par la majorité de la Chambre de Commerce de Turin comme une nécessité, est une entreprise qui, par cela même, a été accueillie favorablement par le plus grand nombre des négociants.....

M. Colli. (Observe qu'il s'agissait d'ouvrir une souscription pour l'entreprise de la navigation et non pas de consulter la Chambre de Commerce sur les conditions qui seraient faites à cette-entreprise.)

Le Ministre des finances. Je me permettrai de répondre à l'honorable sénateur Colli que je n'ai pas dit que la Chambre de Commerce eut donné son opinion sur une convention que le Ministère, bien positivement, n'avait pas soumise à son examen. — J'ai dit, et je crois qu'on ne me dédira pas en cela, que la Chambre s'est montrée hautement favorable à l'éta-

blissement de ce service et qu'elle a reconnu qu'il était un besoin, et qu'il ne se trouvait pas seulement utile, mais même nécessaire à notre commerce avec l'Amérique, dont les intérêts grandissent prodigieusement.

L'honorable sénateur Di-Pollone citait les chiffres qui avaient été donnés par la Direction des Douanes. — Je regrette de devoir déclarer que ces chiffres sont fort inexacts: ainsi le Sénat se souviendra que dans diverses occasions j'ai eu l'honneur de faire remarquer que dans le passé, le Gouvernement ne faisait tenir aucun compte du lieu de la provenance; d'où il suit que la Douane ne peut offrir, quant au passé, pour à ce qui se rapporte aux années antérieures à 1852, autre chose que des données fort hypothétiques. — Il n'y a pas trace dans nos registres du lieu de la provenance des marchandises, mais il n'en est pas moins positif, que notre commerce avec l'Amérique progrèsse dans une proportion des plus rapides.

Il est deux genres de commerce surtout qui se trouvent avoir fait des pas de géant, savoir: celui des cuirs et celui des cotons, qui sont les principales marchandises que nous importons de l'Amérique.

Maintenant si Gênes était seulement une cité pour la consommation, je n'aurais pas de peine à reconnaître que la navigation à vapeur ne pourrait pas accroître de beaucoup un tel écoulement, parce qu'il est évident qu'il lui importerait peu que ces marchandises lui arrivassent un peu plus tard, ou un peu plus tôt. — Un pays ne consomme pas plus qu'il ne peut consommer; cette consommation n'augmente qu'en raison directe de ce que j'appellerai la puissance de consommation locale. — Mais Gênes n'est pas seulement une place de consommation, c'est une place d'entrepôt, et elle est destinée, si le Gouvernement d'un côté, et les Gênois de l'autre, ne manquent pas à ce qu'ils se doivent à eux-mêmes, à devenir une des premières, peut-être même la première place d'entrepôt de la Méditerranée; — elle l'est déjà pour quelques articles, formellement pour les deux dont je parlais tantôt, c'est-à-dire les cuirs et les cotons, — en réalité il s'importe à Gênes une quantité de cuir trois fois plus forte que celle qui est employée dans l'intérieur du pays, — et déjà nous avons reçu directement des cotons deux fois plus

que l'année dernière, — l'importance des cotons atteint 100,000 balles environ, chiffre qui indique un progrès immense dans ce genre de commerce.

Maintenant, pour le commerce d'entrepôt, pour celui qui doit se faire, non plus avec l'intérieur du pays, mais bien avec les autres places de la Méditerranée et avec les autres ports de l'Europe, il est nécessaire et même indispensable d'avoir des communications régulières, continues et rapides. D'où je conclus que la véritable compensation, que nous devons attendre de notre sacrifice, se trouve dans le développement de nos relations commerciales avec l'Amérique.

Je ne crois pas qu'il soit possible de ne pas attacher beaucoup de prix à l'avantage qu'en retirera notre commerce d'exportation, ce commerce qui, en ce qui concerne l'Amérique, n'a pas encore atteint de larges proportions, mais qui n'est pas aussi minime que le croit l'honorable sénateur Di-Pollone. — On exporte à l'heure qu'il est divers objets, quoique ce ne soit pas en grande quantité; il n'y a pas de bâtiments qui. en partant pour l'Amérique n'en emporte, pas beaucoup, il est vrai, mais par contre ces objets sont très variés, et ce ne sont pas seulement des objets de matière première, mais bien des objets manufacturés. — Quant à moi, je me complais dans la ferme espérance et j'ai la conviction la plus intime que notre industrie se développera rapidement, et je crois que les exportations de celle-ci croîtront chaque année. — Par exemple, l'exportatation des étoffes de soie pour l'Amérique a déjà pris une certaine importance. Un de vos honorables collègues exporte chaque année en Amérique des étoffes de soies diverses, pour quelques millions, je crois, et il y a aussi à Gênes diverses maisons qui exportent plus particulièrement dans l'Amérique du Sud, des étoffes du même genre, pour des sommes d'une grande importance.

Je me plais donc à espérer que ce commerce est de nature à se développer; — assurément, pour celui-ci, l'établissement d'un service régulier et prompt est très-utile; les étoffes doivent arriver vite pour la saison voulue, principalement celles de soie; dès-lors, il importe assez qu'au lieu d'employer trois mois pour traverser les mers, elles n'en emploient qu'un et demi. — J'ai de l'ambition pour nos indus-

tries, et j'aime à prévoir, dès-lors, que celles-ci, au nombre desquelles se trouve celle du coton, seront dans quelques années en mesure d'exporter leurs produits en Amérique.

En voyant les progrès faits par nos fabriques de coton, je puis, à juste titre, dire que si elles continuent à marcher d'un pas égal encore quelques années, elles seront en état de lutter avec les fabriques anglaises et avec les fabriques suisses.

Il suffit que nous avancions dans la voie du progrès pendant dix ans, pour pouvoir vendre sur les marchés de l'Amérique, au même prix que les fabriques de l'Angleterre. Je crois même pouvoir compter sur l'industrie du tissage de la laine; car j'ai la conviction intime, que nos fabriquants de draps, s'ils persévèrent dans la voie qu'ils suivent maintenant, et qu'ils ne se laissent pas effrayer par la concurrence du dehors, arriveront à la contrebalancer, non-seulement sur nos marchés, mais encore sur ceux de l'étranger. Au reste, ce ne serait pas bien extraordinaire, puisqu'ils est déjà quelques industriels qui ont fait quelques petites expéditions à l'étranger, et qui n'ont pas eu, je crois, à se plaindre de leur résultat; — il se trouvera, je le répète, dans l'établissement de nos relations commerciales, dans le commerce d'entrepôt et dans le commerce d'exportation avec l'Amérique, une large compensation à nos sacrifices.

Mais l'honorable sénateur Di-Pollone n'a pas voulu apprécier l'avantage qu'on pourrait retirer de ces bateaux en cas de guerre; peut-être est-il incrédule à cet égard? — Je n'en dirai que peu de mots, puisque cet argument a été discuté par les sénateurs Albini et La Marmora, qui en fait de marine en savent plus que moi; — seulement, j'ajouterai, au dire du sénateur La Marmora, qu'à la guerre il ne suffit pas d'avoir des canons et de la poudre, qu'il faut avoir des soldats, et sur mer des matelots, — or, comme nous possédons maintenant et que nous posséderons une quantité de plus en plus grande de bateaux à vapeur, nous devons nous assurer des matelots et des ouvriers aptes et experts au service des bateaux à vapeur.

L'honorable préopinant n'ignore pas que pour la manœuvre des bateaux à vapeur, surtout de ceux de cette grande dimension, il est nécessaire d'employer plusieurs machi-

nistes, des chauffeurs, et même une partie de l'équipage, au moins, qui ne soit pas tout-à-fait étrangère à l'emploi des machines à vapeur. — Cela ne s'improvise pas en un moment. — Nous manquons d'une pépinière, passez-moi l'expression, de ce genre de marins à vapeur. La Compagnie Transatlantique nous les fournira. — Ainsi, je crains que lorsque les sept bâtiments de cette Compagnie seront à la mer, elle ait plus de matelots que la marine Royale n'en a sous son pavillon. — C'est une chose opportune et très-utile d'avoir à sa disposition un personnel tout dressé; et si nous ne pouvons tirer des bateaux toute l'utilité qu'on s'en propose, assurément nous pourrons utiliser avec un grand avantage leurs machinistes, leurs chauffeurs, leurs matelots même, pour armer en un instant voulu, nos frégates actuelles et nos futures frégates à vapeur.

Je crois que cette considération, qui a peut-être échappé à l'honorable sénateur Di-Pollone, doit avoir un certain poids dans le bilan des avantages et des inconvénients de la convention dont il s'agit.

L'honorable sénateur Di-Pollone pourrait dire : — en principe, je suis d'accord avec vous quant à l'utilité de ce service, seulement, je trouve que la convention fut mal faite; — il est trop gracieux pour s'exprimer de cette manière, mais il l'a fait entendre; — si vous aviez suivi les conseils de la Commission (ajouterait-il) vous auriez mieux fait.

Moi je déclare hautement, que si je l'avais pu, je m'en serais estimé fort heureux.

La Commission n'était pas d'avis de faire la moindre dépense d'argent, mais elle voulait imposer à la Compagnie de plus grands sacrifices.

Alors il ne s'agissait pas d'entrer en négociation avec la Compagnie; il fallait donner des conseils au Gouvernement, et lui dire : trouvez moyen d'obtenir toutes ces modifications.....

Lorsque le Ministère eût connaissance du rapport de la Commission, il s'adressa directement à la Compagnie pour lui demander d'obtempérer à de telles conditions; mais elle ne voulut pas y adhérer. Il fut négocié pendant trois mois; — si je ne me trompe, l'honorable préopinant se souviendra, mieux que moi, que la Commission du Gouvernement finit son tra-

vail en décembre et que la convention ne fut signée qu'en avril. — Quant à moi, j'ai fait ce que j'ai su et ce que j'ai pu; cela ne m'a pas réussi pour obtenir de meilleures conditions, cela pourra être un défaut d'aptitude, mais non de bonne volonté.

En voyant la Compagnie inébranlable, j'ai dû réfléchir, s'il convenait d'accepter la convention sans les modifications demandées, ou bien s'il était mieux de renvoyer, comme l'a suggéré l'honorable sénateur Di-Pollone, à un temps meilleur pour en faire une nouvelle.

Consciencieusement, j'ai cru que la somme des avantages surpassait celle des inconvénients, et par cela même, j'ai souscrit la convention et je l'ai soumise au Parlement.

Les plus grands inconvénients se réduisent à trois : 1° l'échelle de Marseille; 2° la ligne de l'Amérique du Nord; 3° enfin l'inconvénient, qui, je crois, a été indiqué, non par le sénateur Di-Pollone, mais par le sénateur De-Cardenas, et qui consiste à ne pas avoir prévu le cas des grandes changements qui peuvent surgir dans le domaine de la production de la force motrice; — tous autant de chefs qui avaient été indiqués dans le rapport de la Commission. Je m'expliquerai d'abord relativement à l'échelle de Marseille.

En vérité, je crois qu'il serait plus convenable, et je ne puis pas avoir des doutes à cet égard même, que les bateaux à vapeur ne touchassent pas à Marseille; toutefois, il serait mal de s'exagérer les inconvénients de cette échelle.

La Compagnie ne pourra faire qu'un bien court séjour dans ce port avec ses bateaux à vapeur; et, dès-lors, elle concentrera ses principales opérations à Gênes. — Evidemment, elle est très-intéressée à former son chargement à Gênes, parce qu'elle aura là plus de temps pour le préparer; — à Marseille elle ne doit avoir que le temps de le compléter, c'est-à-dire, de prendre le peu qu'elle trouvera déjà réuni pour l'exportation. — De plus, je crois, ainsi que la Compagnie l'assurait, que dans l'état actuel des choses, il lui est impossible d'établir son service sans toucher à Marseille, et, si je dois dire la vérité, je crois qu'elle a raison, car si on veut la limiter dans les premiers temps de son existence au seul commerce de Gênes, je suis d'avis qu'elle ne couvrira pas ses dépense; mais j'espère bien que dans peu (dans un an

ou deux) Gênes suffira elle-même pour alimenter le service, quoique je ne croie pas qu'elle y suffit dans le commencement.

En second lieu, quand on a commencé à traiter avec la Compagnie (et ce fut par suite d'une telle considération que je consentis à une telle condition), on s'occupait encore en France de la question des Services Transatlantiques; on savait que Marseille insistait avec beaucoup d'ardeur pour obtenir la faveur de ces lignes.

Nous pensâmes dès-lors, qu'en accordant l'échelle de Marseille, nous éloignerions la concurrence de l'établissement d'un service redoutable; parce qu'il aurait fait concurrence à Gênes, et plus encore parce qu'il aurait été un véritable monopole au profit de Marseille.

Par l'établissement de cette échelle, nous éloignons pour bien des années ces dangers, ce qui est bien sûrement une grande compensation au peu de préjudice qu'une telle concession peut nous occasionner.

J'observerai ensuite, que s'il peut y avoir préjudice à l'allée, il ne peut y en avoir aucun au retour, puisque l'honorable sénateur Di-Pollone sait bien que la législation économique française ne permet pas aux bateaux avec pavillon étranger d'importer des marchandises, qu'à la condition de payer des droits différentiels qui équivalent à une prohibition. — Le danger est donc peu de chose, et il se réduit au transport de quelques marchandises en allant. — On ajoute que les produits de Marseille ne font presque point concurrence aux produits de Gênes. — Je crois que cette ville expédiera les objets de modes, du vin, du savon; au total, des marchandises que Gênes ne produit pas, ou du moins.....

M. Di-Pollone *(l'interrompant)* Et les soieries de Lyon!...

Le Président du Conseil. Quant aux soieries, ce sont des marchandises d'un si faible poids, que s'il y avait convenance de les expédier en Amérique, elles pourraient supporter sans difficulté le surplus de dépense du transport de Lyon à Gênes, ce qui entraînerait peut-être 0 fr. 30 ou 0 fr. 40 c. de plus par kilogramme pour un poids qui vaut 200 fr.; dès-lors, je pense que c'est là un danger imaginaire.

En second lieu, on dit: pourquoi n'avez-vous pas réservé le cas de quelque grande découverte, de la découverte d'E-

rickson ou Carosio, de celles qui chaque jour annoncent ou signalent une révolution dans le monde mécanique? — Par un motif très-simple, si l'entreprise devait être retardée en vue des progrès possibles ou même probables de l'art mécanique, on n'entreprendrait jamais rien.

La mécanique est une science hautement progressiste; toutes les machines se perfectionnent chaque jour. Je me souviens d'avoir entendu en Angleterre, de grands industriels, proclamer la nécessité de changer de machines tous les dix ans.

La chose est exagérée, mais il y a cependant un grand fond de vérité; car je crois que tous les dix ans, les machines se perfectionnent au point de rendre leur changement aussi utile qu'opportun.

Ce qui se dit de la vapeur, peut se dire également de la filature du coton, de la soie et de la laine, et on ne commencerait jamais rien en ces divers genres, si on voulait attendre que la science fut arrivée à son dernier degré.

Ce système dilatoire fut proposé en France, si je ne me trompe, par le célèbre M. François Arago, lorsque le Gouvernement présentait un projet de chemin le fer, — « Attendez, « leur disait-il, attendez, la science est à la veille d'accomplir « une *révolution* quant aux machines à vapeur. » Ces paroles avaient une grande portée, parce qu'elles sortaient de la bouche d'un des premiers savants de l'Europe, — et la Chambre adopta une proposition suspensive en tout semblable à celle que propose l'honorable sénateur Di-Pollone. Les chemins de fer furent suspendus et la *révolution* ne survint pas.

Il y a eu un progrès continuel, un progrès même pour les locomotives, mais la grande révolution annoncée dans les machines à vapeur se fait attendre encore aujourd'hui.

M. Di-Pollone. Je n'attends pas l'application du système Ericson.

Le Ministre des finances *(continuant)*. Puisque l'honorable sénateur m'a interrompu, je dois pousser plus avant la comparaison. Je dirai que M. Arago comptait sur l'application du système Bulwer, qu'il disait devoir révolutionner tout le système mécanique des voies ferrées; — nous nous trouvons donc dans des conditions presques identiques..... Finalement, l'honorable sénateur Di-Pollone et les autres adversaires du projet voudraient qu'il fut réduit à la ligne méridionale. Ils

disent, à quoi bon aller dans l'Amérique du Nord, ou nos relations sont encore si peu de chose?

On ne peut pas adopter entièrement l'argument du sénateur Balbi; que là où il n'existe pas des relations, on doit établir des communications pour les faire naître.

Je crois que le sénateur Balbi est allé trop loin quant aux raisons apportées en faveur de la loi; assurément, s'il n'existait des relations d'aucune sorte, et s'il n'y avait pas moyen de pouvoir les activer, ce serait absurde d'établir des communications régulières; — mais là où il y a tous les éléments des rapports commerciaux; là où il existe déjà un rapide accroissement de ces mêmes rapports, il est politique, et en même temps bien avisé, d'établir des communications régulières et fréquentes, qui fécondent les germes de telles relations c'est là vraiment du progrès.

Il est indubitable que les relations de commerce entre Gênes et l'Amérique du Nord sont dans une voie de développement très-grand. J'ai déjà cité l'exemple des cotons, je pourrais citer celui du tabac et de différents autres articles.

Dans ces dernières années, la découverte des mines de la Californie est venue ajouter à toutes les autres sources de prospérité et de richesse que l'Amérique possède, ainsi en peu de temps le commerce d'importation, qui représentait une somme seulement de 100 à 120 millions de dollars, est montée à 200, c'est-à-dire à un milliard de francs, et je ne sais jusques où cela s'élèvera.

On peut dire qu'aujourd'hui New-York est la seconde place commerciale du monde, et que fort probablement elle deviendra la première: c'est pour cela qu'il est impossible de prévoir quelles seront les relations qui s'établiront entre Gênes et l'Amérique du Nord.

On a indiqué un genre de commerce à peine à son début, qui est susceptible de prendre des dimensions les plus larges; quoiqu'il s'exerce sur des matières de bien peu d'apparence, il est destinées à faire rentrer des millions dans l'État, c'est le commerce des fruits de table frais. — Nous n'avons pas l'idée du prix auquel se vend, dans l'Amérique du Nord, ce genre de production pour lequel nos deux rivières sont si bien adaptées, et qui sera susceptible, je le répète, de prendre des proportions immenses. — Je crois donc que ce fut

une excellente résolution d'adopter la ligne de l'Amérique septentrionale.

Au reste, un fait qui n'est pas exact, et qui fut dit, non point dans le Rapport, mais au moins extra-officiellement; a consisté à avancer que c'est le Gouvernement qui avait eu la pensé d'unir le service de l'Amérique du Nord avec celui de l'Amérique du Sud. C'est là une erreur: le Ministère ne conseilla pas à la Compagnie de se charger du service de l'Amérique du Nord; — il lui dit: qu'il existait des propositions pour faire ce service, propositions d'ailleurs un peu vagues, — et la Compagnie déclarait alors qu'elle était prompte à se charger de ce service, d'après les bases déjà admises par le Gouvernement. — Quant à l'action du Ministère (s'il faut dire tous les secrets des négociations), elle se borna à proposer à la Compagnie une modification de projet que celle-ci, dans sa sagesse, ne pensa pas devoir adopter. — Le ministre croyait, et croit encore, qu'il aurait été beaucoup mieux de préférer la ligne de la Nouvelle-Orléans à celle de New-York; — la Compagnie persista dans sa propre opinion, ainsi, pour le service de l'Amérique du Nord, le Gouvernement, non-seulement n'a exercé aucune influence sur la Compagnie, mais il a eu le regret de voir rejeter son avis. — J'espère cependant, que par la suite et dans un avenir peu éloigné, la Compagnie reconnaîtra elle-même l'opportunité d'aller à la Nouvelle-Orléans plutôt qu'à New-York.

Je crois, Messieurs, avoir répondu aux principales objections qui ont été faites contre ce projet; — il me reste maintenant à considérer ce même projet sous un autre aspect, sous celui de l'influence qu'il peut exercer sur notre système économique, aspect sous lequel il me semble qu'aucun orateur ne l'a encore examiné.

Il y a quelques années, Messieurs, que nous faisons des efforts pour favoriser dans notre pays le développement de l'esprit d'association, mais, grâce au Ciel, nous sommes arrivés à le voir s'étendre à diverses branches commerciales et financières. — Maintenant l'esprit d'association crée des banques et forme des sociétés pour des chemins de fer et d'autres grandes entreprises. — Cependant, jusqu'à présent (chose étrange à dire) cet esprit d'association ne s'était jamais tourné vers les entreprises maritimes. — Dans la

ville de Gênes, dans notre métropole commerciale, cet esprit paraît avoir plus de difficulté à se développer que dans toutes les autres parties de l'État.

Il n'est certainement personne de vous qui, en réfléchissant sur les conditions de l'existence de notre pays n'ait été frappé de cette anomalie.

Il semblait impossible qu'une ville aussi riche en capitaux et qui est habitée par des hommes, des plus experts en fait de transactions commerciales, une ville dans laquelle les éléments maritimes trouvent tant de ressources, et où la population est peut-être la plus avisée et la plus habile à la mer qui soit connue, il n'eût jamais pu s'établir une grande entreprise, à l'aide d'une force collective. — Tous ces éléments de succès agissaient séparément; on peut dire que le commerce gênois n'était jusqu'ici qu'une résultante de forces individuelles.

Vous ne nierez pas, assurément, que si les efforts individuels des gênois ont pu obtenir des succès si marquants, lorsqu'on arrivera à les concentrer et à *associer* les capitaux, les navigants et les marins, les effets que cela produira ne doivent être admirables.

Eh bien, Messieurs, l'entreprise actuelle est le premier effort et la première application, sur une grande échelle, de cet esprit d'association dans la ville de Gênes et, dès-lors, je crois qu'elle est digne d'une faveur spéciale.

Si cette entreprise réussit, si elle donne de bons résultats, je suis assuré qu'elle produira un grand effet, qu'elle aura de nombreux imitateurs, et que par suite il se formera plus facilement de grandes sociétés pour de vastes entreprises sans subsides du Gouvernement; — d'où il résulte que, quand même nous eussions à faire quelques sacrifices relativement à l'entreprise actuelle, nous en serions largement récompensés par les autres entreprises auxquelles celle-ci donnera la vie. — On doit encore noter une circonstance spéciale, comme en avertissait le sénateur Balbi, les capitaux gênois se sont ainsi associés aux capitaux piémontais.

L'honorable senateur Di-Pollone parlait d'une souscription ouverte à la Chambre de Commerce qui ne s'est élevée qu'à 44 adhésions; — il signalait, de plus, une autre souscription ouverte au Ministère des Finances.....

M. Di-Pollone. Çela m'a été dit d'une manière extra-officielle.....

Le Ministre des finances *(continuant)*. Dites plutôt d'une manière erronée. — Au ministère on n'ouvre point de souscriptions pour les affaires privées. — Il me fut dit à moi, et je ne sais où, et par qui, que toutes les Actions qui avaient été mises à la disposition du commerce de Turin avaient été souscrites. — Je crois que le sénateur Balbi qui assurait le fait saura nous en donner des détails.

M. Balbi. Cela m'a été rapporté par des personnes bien informées, par des personnes même qui font partie de la Compagnie; savoir que ces souscriptions se sont élevées à 4 millions.

M. Albini. A 4 millions 300,000 fr.

(Le Sénateur Balbi fait observer que les fortes maisons de banque de Turin ne se sont pas adressées pour leurs souscriptions à la Chambre de Commerce, mais bien directement à leurs correspondants.)

Le Ministre des finances. De quelque manière que la chose se soit passée, un nombre considérable d'actions a été souscrit à Turin, et je dis que c'est là un des points les plus importants. — Une telle union entre les capitaux piémontais et les capitaux gênois pour une entreprise maritime est, d'après ma manière de voir, un fait précieux et du plus heureux augure; — c'est un fait, qu'on me permette de le dire, non-seulement d'une grande portée économique et financière, mais encore politique. — Ce n'est pas que je doute le moins du monde, qu'à cette heure, les Gênois et les Piémontais n'aient opéré la fusion de leurs sentiments et de leur politique; cependant je crois que par l'union des intérêts matériels la fusion deviendra plus solide encore.

Dès-lors, je ne crains plus qu'on puisse répliquer quand je dirai que ce fait a une importance politique, et certainement ce ne sera pas le Sénat qui voudra empêcher l'accomplissement d'un tel résultat.

Messieurs, la seule objection qui a dû faire quelque impression est celle de la dépense, c'est-à-dire, du sacrifice de 624,000 fr.

Il semble, au premier aspect, qu'un ministre des finances, qui vient chaque jour se plaindre de la pénurie des recettes,

et de la triste condition du trésor public, doit manquer de courage pour vous proposer une dépense aussi considérable. — Cependant, messieurs, telle est la conséquence d'un système qu'il suit depuis trois ans, d'un système qui a été dans bien des occasions appuyé favorablement par vos suffrages. — Il est bien sûr qu'en présence d'un manque de fonds comme le nôtre, on devrait éloigner toute dépense extraordinaire, aussi bien que toute dépense qui ne serait pas strictement nécessaire.....

Des considérations de cette nature, permettez que je vous le dise, pouvaient être mises en avant il y a trois années, lorsque nous avons inauguré le nouveau système économique et financier.....

Lorsqu'après notre lutte glorieuse, mais infortunée, nous nous sommes trouvés dans des conditions très-difficiles en présence d'un bilan qui offrait de très-grandes différences passives, c'était alors qu'il était possible d'hésiter entre deux systèmes: — celui des économies les plus rigoureuses, afin de rétablir l'équilibre avec des moyens restreints, et celui que nous suivons en ce moment. — Vous avez choisi ce dernier, et tandis que d'une main vous déposiez dans l'urne un vote favorable pour les nouveaux impôts, vous avez eu le courage ou la hardiesse de sanctionner la réforme qui tendait à en diminuer d'autres déjà existants; — cela paraissait presque une folie; cependant, le fait a démontré l'opportunité de cette politique.

La diminution des impôts a été largement compensée par l'augmentation des autres produits, et ces genres d'impôts objets de réforme eux-mêmes, après une légère diminution, sont remontés à leur niveau primitif.

Vous pouviez également, comme je l'ai dit, renvoyer à une époque plus opportune, soit la continuation des entreprises ordinaires, soit l'adoption de nouveaux projets; — vous avez fait tout le contraire; vous avez imposé au Ministère l'obligation de poursuivre, et de poursuivre vivement, les entreprises déjà en train d'exécution.

Vous avez sanctionné une quantité d'autres lois relatives à de nouvelle entreprises; vous avez, dans le courant de l'année dernière, voté des millions pour les chemins de fer de Novare et de Suze.

Ceci paraissait un acte d'une imprévoyance excessive, et cependant,. l'expérience à prouvé que celà était faire acte de sagesse politique, car ces millions que vous votâtes l'année dernière, nous ne serons pas, peut-être, obligés de les faire sortir des caisses publiques, et dans tous les cas, ils y feront promptement retour, grossis d'une prime qui ne sera pas à dédaigner.....

Dans cette année, vous avez donné des preuves d'une bien plus grande hardiesse, vous avez sanctionné les deux projets de chemins de fer les plus difficiles, les plus chanceux de l'Europe; — vous avez voté 10 millions pour un chemin de fer qui sera fait en pays étranger; vous avez encore accordé la garantie de 4 1/2 pour 0/0 aux chemins les plus coûteux. — Après tout celà, vous voudriez vous arrêter devant un sacrifice de quelques centaines de mille francs? — Lorsque vous avez dépensé des centaines de millions pour faire de Gênes une des places de commerce de l'Europe les plus importantes, vous voudriez refuser quelques centaines de mille francs pour lui assurer le commerce d'Amérique? — Ceci, Messieurs, me paraît une contradiction et même une anomalie; ce serait renier la politique que vous avez sanctionnée à diverses reprises, cette politique dans laquelle nous avons marchés, depuis trois ans, jusqu'à aujourd'hui!

Quant à moi, Messieurs, j'espère que vous ne vous rendrez pas coupables de cette anomalie, j'espère que votre vote favorable marquera un nouveau pas dans cette route que vous suivez depuis plusieurs années, dans cette route pleine de difficultés, entourée d'obstacles, et qui n'est pas toujours à l'abri de dangers, mais qui, si nous savons la poursuivre avec énergie, avec prudence, avec sagesse et avec fermeté, conduira assurément notre généreuse nation à de nobles destins..... *(applaudissements prolongés)*.

(M. Di-Pollone demande à répondre dans le cas ou la discussion devrait se prolonger.)

Quelques voix : La clôture! La clôture!

(M. Alfieri déclare qu'il s'opposera pas à la clôture, mais qu'il voudrait quelques explications sur la rédaction même de l'art. 13 de la Convention.)

Quelques voix : Parlez! Parlez!

(M. Alfieri expose la difficulté.)

Le Ministre des finances. L'honorable sénateur Alfieri appelle l'attention du Sénat sur l'art. 13.

En vérité, il y a quelque chose d'obscur dans la rédaction de cet article. La condition qu'il s'agit d'établir et sur laquelle il ne fut jamais le moindre dissentiment entre la Compagnie et le Ministère; c'est que dans le cas où le revenu du service postal viendrait à surpasser la somme accordée à la Compagnie, à titre de subvention, pour n'avoir plus d'autres sacrifices à supporter relativement à ce service, le Gouvernement abandonnerait à la Compagnie ce surplus de revenu; voilà ce qui a été entendu entre la Compagnie et le Ministère. Je crois que le tout résulte de la seconde partie de la phrase portée à l'art. 13, ou il est dit: *en outre de la subvention, le produit qui excédera*, etc. Assurément, il aurait mieux valu retourner la phrase et dire : *l'exédant du produit, en outre*, etc.

Néanmoins, les discussions qui ont eu lieu devant cette partie du Parlement et surtout devant l'autre, ayant déjà donné à connaître qu'elle a été la véritable intention des contractants, il ne peut y avoir doute sur le sens de cet article, auquel, du reste, dans le cours de la discussion, les représentants de la Compagnie, ont même accepté un changement.

Dans tous les cas, j'aurai soin, avant de faire sanctionner la loi, d'obtenir une déclaration formelle des Directeurs de la Compagnie, car il me souvient bien, que leur intention formelle fut toujours dans ce sens.

Le Président. Le Sénateur Di-Pollone demande la clôture. — Sa demande est appuyée.

Après quelques paroles pleines de sens et de patriotisme de la part du sénateur Jacquemoud, la question suspensive est écartée.

On passe à la votation: — voix favorables 43, — voix contraires 19.

CONVENTION

ENTRE

LA COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE DE GÊNES

ET

LE GOUVERNEMENT SARDE

INTERVENUE LE 5 AVRIL 1853

Confirmée par la Loi du 11 juillet même année, moyennant modifications aux articles 3, 13 et 15.

Art. 1er.

La Compagnie s'oblige à établir un service régulier entre Gênes et New-York, avec départs fixes et périodiques de Gênes une fois le mois et réciproquement.

Art. 2.

Elle s'engage également à établir un service régulier entre Gênes et le Brésil, allant jusqu'à Montevideo, avec départs fixes, tant de Gênes que de Montevideo, une fois par mois.

Art. 3.

Les bateaux de la Société pourront faire échelle dans les ports intermédiaires, entre les points extrêmes du service ci-dessus, savoir :

Pour la ligne de New-York : *Marseille, Barcelonne, Malaga, Gibraltar* et *Madère.*

Pour la ligne du Brésil : *Marseille, Barcelonne, Malaga, Gibraltar, Madère, Pernambuco, Bahia, Rio-de-Janeiro, Montevideo.*

Les échelles intermédiaires de la Méditerranée, désignées ci-dessus, ne pourront être changées qu'avec l'autorisation préalable du Gouvernement du Roi.

De plus, dans le cas où le revenu net de la Compagnie, réparti entre les Actionnaires, surpasserait en moyenne, durant une période de trois ans, le 7 pour 0/0, il sera loi-

sible au Gouvernement d'exclure des voyages, soit de New-York, soit du Brésil, le relâche à Marseille.

ART. 4.

Lorsqne, par la suite du temps, il pourra être reconnu utile d'augmenter le nombre des voyages de chaque ligne, il y aura lieu à des accords spéciaux entre la Compagnie et le Gouvernement.

ART. 5.

L'itinéraire et les jours de départ, tant pour New-York que pour le Brésil, et l'alternative, devront être fixés par la Compagnie, de concert avec le Gouvernement du Roi, dans l'intérêt du service des dépêches.

ART. 6.

Les bateaux de la Compagnie seront construits d'après les meilleures règles de l'art; ils ne pourront, — être inférieurs à un tonnage de 1,500 tonnes (mesure de construction), — et avoir des machines à hélice, d'une force moindre de 250 chevaux, déterminée d'après le diamètre des cylindres et non d'après l'effet marqué par l'indicateur.

ART. 7.

Ils devront être pourvus des emménagements convenables pour loger au moins 80 passagers avec cabines, plus 100 passagers d'entrepont en outre de l'équipage.

ART. 8.

La Compagnie s'oblige à recevoir et transporter les dépêches, plis et paquets qui lui seront consignés par l'Administration Royale des Postes Sardes, pour toutes les destinations auxquelles aborderont ses bâtiments; et réciproquement dans les voyages de retour, elle recevra dans chaque port les lettres et les correspondances pour les États-Sardes ou pour ses transits.

ART. 9.

La Compagnie disposera dans chaque bateau un local particulier et sûr, où les lettres seront conservées. Ces lettres se-

ront sous la responsabilité des commandants respectifs, qui se soumettent, pour cet objet, à toutes les peines prescrites par les réglements en vigueur.

Si le Gouvernement du Roi le reconnait avantageux, la Société sera tenue de recevoir à bord gratuitement (la nourriture exceptée), un employé des Postes Royales, qui aura à accomplir les charges relatives au service des dépêches; le commandant du navire, dans ce cas, sera déchargé de toute responsabilité.

On destinera au même employé une place convenable pour son logement et pour les opérations postales.

Le commandant du bateau devra fournir, à l'employé des Postes Royales, une embarcation spéciale pour le transport et la consigne des plis et des dépêches.

ART. 10.

Il est expressément défendu aux Directeurs et aux Associés de la Compagnie de recevoir et de transporter des lettres, plis, journaux et autres, excepté par l'intermédiaire postal, et cela, sous les peines établies par les lois existantes.

ART. 11.

Le tarif pour le transport des lettres d'un point à l'autre, sera exclusivement réglé par le Gouvernement du Roi, en conformité des lois de l'État.

ART. 12.

En compensation des charges que la Compagnie aura à supporter pour le service, le Gouvernement du Roi lui accorde pour 15 ans :

1° A l'occasion de la ligne New-York, la subvention fixe de 22,000 fr. pour chaque voyage complet d'allée et de retour;

2° Pour la ligne du Brésil, la subvention fixe de 30,000 francs pour chaque voyage complet d'allée et de retour.

Ces sommes seront payées à ladite Société, chaque mois, terme échu.

ART. 13.

Le Gouvernement s'oblige à tenir compte à la Compagnie, en outre de la subvention susdite, de l'excédant du produit

qui résulterait des encaisses annuels du service postal, y compris les deux lignes.

ART. 14.

Les bateaux de la Compagnie seront considérés comme bateaux de l'État; ainsi, ils jouiront de l'exemption des impôts de navigation et de taxes consulaires dans les ports à l'étranger et du royaume, auxquelles peuvent être soumis les navires de la marine marchande, en vertu des lois de l'État actuellement en vigueur.

La Compagnie s'oblige à transporter gratuitement les officiers diplomatiques et consulaires du Gouvernement, et autres officiers de l'État chargés de missions spéciales, partout où pourra s'étendre la destination des bateaux.

ART. 15.

La Compagnie s'oblige à mettre en construction sept bateaux, dans les premiers six mois qui suivront l'approbation du présent contrat, et à commencer dans l'année suivante, le service mensuel sur les deux lignes.

L'inaccomplissement de cette condition rendra nul la présente convention, à moins que la Société ne fasse constater que le retard a été causé par une force majeure, et par des circonstances indépendantes de sa volonté, et de son propre fait.

Dans le cas où, dans les six mois convenus, pour mettre en construction les sept bateaux, quelques crises politiques ou financières viendraient à causer une grave perturbation sur les Marchés Européens, le délai accordé à la Société serait augmenté de trois mois, jusqu'à ce que lesdites circonstances viennent à cesser, pourvu que ces délais n'excèdent pas la période d'un an.

Par crises, on entend ces événements qui auraient fait baisser à la Bourse de Londres, pendant dix jours, la moyenne des cours du 3 pour 0/0 consolidé, et du 3 pour 0/0 réduit au-dessous de 94, et le cours de la rente 5 pour 0/0, Sarde, au-dessous du 85.

On devra construire en bois trois des sept bateaux susdits.

ART. 16.

La Compagnie pourra terminer à Rio-de-Janeiro la course du Brésil, pourvu qu'elle établisse, elle-même, pour maintenir la correspondance régulière entre Rio-de-Janeiro et Montevideo des bateaux qui coïncident, tant à l'arrivée qu'au départ, avec le service entre Rio-de-Janeiro et l'Europe.

ART. 17.

La Compagnie entretiendra dans le plus parfait état de navigation tous ses bateaux; et le Gouvernement du Roi pourra en tous temps, par l'intermédiaire de ses agents, procéder à toutes visites qu'il jugera à propos de faire, afin de s'assurer des bonnes conditions des bâteaux et des machines.

ART. 18.

Le Gouvernement s'oblige, durant l'espace de 15 ans, à partir de la présente convention, à n'accorder ni subventions, ni avantages pareils à d'autres Compagnies qui voudraient entreprendre la même navigation, ou seulement une partie.

ART. 19.

Le Gouvernement du Roi interposera ses bons offices auprès des Gouvernements Étrangers, afin d'obtenir à la Compagnie la diminution des dépenses de droits d'abordage de ses bâteaux, et, s'il est nécessaire, il appuyera pareillement auprès des mêmes Gouvernements toutes les demandes raisonnables qui pourraient intéresser la Compagnie.

ART. 20.

Dans le cas d'une guerre maritime, le Gouvernement du Roi aura droit de disposer des bateaux de la Compagnie, en payant à celle-ci les justes indemnités et compensations qui auront été préalablement réglées par des arbitres choisis par les parties.

ART. 21.

Lorsque, ainsi qu'il est prévu dans l'article précédent, le pavillon national se trouvera compromis, la Compagnie pourra suspendre le service; et si le Gouvernement désire que le

service continue, il devra garantir la Compagnie des dommages qui pourraient lui être causés par les suites de la guerre.

Art. 22.

La Compagnie ne pourra céder le service stipulé dans cette convention, ni en totalité, ni en partie, sans le consentement formel du Gouvernement du Roi.

A défaut, la cession faite par la Compagnie, sera nulle, et le Gouvernement du Roi sera en droit de rompre le contrat sans que la Compagnie puisse réclamer aucune indemnité.

Art. 23.

La Compagnie devra élire son domicile à Gênes, et ses Directeurs devront toujours être nationaux, et les bateaux attachés au service des deux lignes, la propriété cxclusive de ladite Compagnie. Par conséquent, ces bateaux porteront le pavillon national.

Art. 24.

La Compagnie, après le délai établi à l'art. 15, pour se procurer les sept bateaux, devra entreprendre le service des lignes de Gênes à *New-York*, et de Gênes à *Montevideo*, de la manière qui a été convenue audit article, sous peine d'être déchue des avantages qui lui sont accordés.

Elle ne pourra en aucun cas supprimer ou retarder aucun des départs de Gênes, une fois qu'ils auront été convenus, sauf pour cause de force majeure, ou des sinistres éprouvés pendant la traversée, qui mettraient deux de ses bateaux dans l'impossibilité de reprendre la mer. Auquel cas cependant, la Compagnie sera obligée, dans le terme de trois mois, de recommencer régulièrement son service.

Également les départs de New-York et de Montevideo ne devront pas être retardés, si ce n'est pour cause d'avaries, événements de force majeure, ou désastres survenus pendant le voyage d'allée, qui mettraient ses bâtiments dans l'impossibilité de retourner de suite.

Dans le cas où la Compagnie ne pourrait pas justifier d'une manière convenable de ces retards, elle subira une amende de mille francs par jour.

Si ce délai se prolongeait plus de six jours, l'amende serait réglée sur la base de 5,000 fr. par chaque six jours de retard, jusqu'au moment où le départ serait effectué.

Il est bien convenu, cependant, que la Compagnie ne sera pas responsable du retard en partant de Montevideo et de New-York, lorsqu'elle justifiera que le bateau aura été obligé de retarder son départ de Gênes pour motifs justifiés; mais elle devra toujours faire repartir de cet endroit le bateau cinq jours après l'arrivée.

ART. 25.

Les quarantaines imposées par les réglements sanitaires de Gênes ou d'Amérique, seront considérées comme cas de force majeure, pour justifier le manque ou le retard des voyages.

Il n'en sera pas de même pour les quarantaines imposées dans des lieux de relâche où la Compagnie pourra se dispenser d'aborder.

ART. 26.

La traversée de Gênes à New-York et sa réciproque, devront, y compris les relâches autorisés du Gouvernement du Roi, s'accomplir dans l'espace de vingt-deux jours.

Et celle de Gênes à Montevideo et sa réciproque, y compris les relâches convenus avec le Gouvernement du Roi, devront s'accomplir au moins dans l'espace de trente-huit jours.

Dans le cas où les bateaux partant de Gênes termineraient leur course à Rio-de-Janeiro ou retourneraient de là, la traversée devra être réalisée en trente-deux jours.

ART. 27.

Si les traversées dont s'agit n'ont pas été accomplies par les bateaux dans le temps désigné, la Compagnie paiera une amende de 1,000 fr. pour chaque jour de retard, à moins de justifier des causes de force majeure.

ART. 28.

Pour explication plus précise de ce qui est porté aux articles 12 et 20, il demeure établi que la durée de la Société

est de 15 ans, à partir du premier voyage que la Compagnie aura effectué.

Art. 29.

Comme adjonction aux Statuts, il est accordé à la Compagnie de pouvoir fixer ses actions à la valeur de 1,000 fr., comme aussi de les placer à l'étranger, à la condition de payer sur le lieu même aux actionnaires étrangers, les intérêts, les dividendes et toute répartition d'amortissement qui sera portée dans ses bilans annuels.

Art. 30.

La présente convention sera soumise à l'approbation du Parlement.

Le refus de cette approbation ne donnera point droit à la Société de réclamer une indemnité.

LOI

DU 11 JUILLET 1853

APPROUVANT LA CONVENTION DU 5 AVRIL MÊME ANNÉE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT SARDE

ET

LA COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE DE GÊNES

VICTOR-EMMANUEL II,

ETC., ETC., ETC.

Le Sénat et la Chambre ont adopté;
Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Article unique.

Le Gouvernement du Roi est autorisé à donner pleine et entière exécution à la convention stipulée le 5 avril de cette année, entre le Ministre des Finances et la Compagnie Transatlantique, formée à Gênes par acte du 4 octobre 1852 et approuvée par Décret Royal du 7 novembre suivant, *dans le but d'établir une ligne de navigation à vapeur entre Gênes et les deux Amérique du Nord et du Sud,* moyennant que soient introduites les modifications apportées aux art. 3, 13 et 15.

Le Ministre des Finances et du Commerce, Président du Conseil, est chargé de l'exécution de la présente loi, qui sera enregistrée au Bureau du contrôle général, publiée et insérée dans le Recueil des Actes du Gouvernement.

Donné, à Turin, le 11 juillet 1853.

Signé: VICTOR-EMMANUEL

Contresigné: C. CAVOUR.
Vu C. BONCOMPAGNI.
Vu ALPHONSE LAMARMORA.
Vu COLLA.

Enregistré au Contrôle Général, le 5 avril 1853, reg. 9, *Actes du Gouv.*, a. c. 365.
MORENO.

ACTE

DU 24 AOUT 1853

PORTANT ADHÉSION DE LA COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE DE GÊNES

AUX ADJONCTIONS

PRESCRITES PAR LA LOI DU 11 JUILLET DERNIER

—

L'an mil huit cent cinquante-trois et le vingt-quatre du mois d'août, à deux heures après midi, à Turin, dans l'une des salles du Ministère des Finances, présents MM. l'avocat César Sacco, de feu chevalier Joseph, né et résidant à Turin, sous-secrétaire au Ministère des Finances, et Frédéric Gasca, de vivant Antoine, né à Briquéras, résidant aussi à Turin, employé audit Ministère, témoins requis et signés au bas du présent acte, reçu par moi Barnato Théodore, secrétaire du Ministère des Finances;

Soit notoire à tous ceux qu'il appartiendra, que par acte du cinq de ce mois d'avril dernier, reçu par M. Paul Trucchi, de vivant avocat Joseph, né à None et résidant à Turin, secrétaire du ministère des Finances, entre M. le comte Camille Benso de Cavour, Président du Conseil des Ministres et Ministre des Finances et du Commerce, stipulant au nom du Gouvernement de S. M. d'une part, et le chevalier Julien Bollo d'autre part ce dernier au nom et pour le compte de la Compagnie Transatlantique, constituée à Gênes, par acte du 4 octobre 1852, et approuvée par Décret royal du 7 novembre suivant pour l'établissement d'un service de navigation à vapeur entre Gênes et l'Amérique, tant du Nord que du Sud, ont stipulé une convention concernant cette même navigation; que par la Loi en date du 11 du mois de Juillet dernier, le Gouvernement du Roi se trouve autorisé à donner exécution à cette même convention, à la condition cependant d'y insérer quelques adjonctions faites aux articles 3, 13 et 15; — que par cela même était devenue nécessaire l'adhésion à

de telles adjonctions, de la part de la Compagnie Transatlantique : cette même Société, par l'intermédiaire de ses Directeurs, le chevalier Jacques-Philippe Penco et le chevalier Julien Bollo, a pourvu le sieur Charles Carenzi, secrétaire de la Division générale des Finances, d'une procuration spéciale en due forme pour adhérer, au nom de cette même Compagnie, aux adjonctions ci-dessus mentionnées.

C'est pourquoi, à telles fins, se sont ici personnellement constitués en ma présence et en la présence des témoins soussignés, M. le très-illustre comte Camille Benso de Cavour, Président du Conseil des Ministres, Ministre des Finances et du Commerce, et le susdit M. Charles Carenzi, secrétaire de la Division générale des Finances, lequel, après la préalable présentation de la procuration, à lui personnellement envoyée, par la Direction de la Compagnie Transatlantique pour l'objet déjà indiqué, et afin aussi, d'en venir à la stipulation du présent acte auquel elle demeure annexée, — déclare dans le meilleur mode et dans la forme la plus valide, au nom de ladite Compagnie Transatlantique de Gênes, adhérer et consentir pleinement, sans exception ni restriction aux adjonctions qui ont été introduites par la Loi précitée du 11 juillet dernier, aux articles 3, 13 et 15 de la convention passée avec le Ministre des Finances, par acte du 5 de ce mois d'avril dernier, et M. le comte Camille Benso de Cavour, Président du Conseil des Ministres, Ministre des Finances et du Commerce, au nom et pour compte du Gouvernement de S. M. le Roi de Sardaigne, déclare accepter l'adhésion ci-dessus exprimée par M. Charles Carenzi.

Fait à double original et signé par les parties et les témoins susdits, après qu'il leur a été donné lecture par moi également signé.

(Suivent les signatures.)

C. Cavour.
Charles Carenzi.
L'avocat Sacco, *témoin.*
F. Gasca, *témoin.*
Théodore Barnato, *secrétaire.*

ERRATA.

Pag.	Ligne.		Lisez.
32	8	*locomotique*	*locomotive*
39	24	*dimanches*	*démarches*
45	9	50	30
63	1	Il n'a pas tenu compte	Il n'a pas *été* tenu compte
78	2-3	dans la de San-Paulo	dans la *province* de San-Paulo
»	19	*esclave*	*esclavage*
80	9	c'est *de* concert	c'est *du* concert
87	10	*sortira*	*sentira*
102	9	*très-important*	*très-importantes*
128	8	*propriété*	*prospérité*
129	4-5	*pro-produits*	*produits*
134	7	*démotrera*	*démontrera*

TABLE DES MATIÈRES

—

CHAPITRE PREMIER

INTRODUCTION

CHAPITRE DEUXIÈME

DES CHANGEMENTS DU MODE DE NAVIGATION

CHAPITRE TROISIÈME

HISTORIQUE. — DES LIGNES TRANSATLANTIQUES

CHAPITRE QUATRIÈME

SERVICE POSTAL DES ÉTATS-SARDES ET DES ÉTATS VOISINS

CHAPITRE CINQUIÈME

TRANSPORTS DES VOYAGEURS ET DES ÉMIGRANTS

CHAPITRE SIXIÈME

EXPORTATION, IMPORTATION ET TRANSIT DES MARCHANDISES

CHAPITRE SEPTIÈME

CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE L'ENTREPRISE DES BATEAUX TRANSATLANTIQUES DE GÊNES

CHAPITRE HUITIÈME

CONCLUSION

PIÈCES JUSTIFICATIVES

